



HEIDELBERG FREIRAUM BAHNSTADT WEST

AUSLOBUNG ZUM
FREIRAUMPLANERISCHEN REALISIERUNGS- UND
IDEENWETTBEWERB NACH RPW 2013



HEIDELBERG
BAHNSTADT

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Entwicklungstreuhanderin der Stadt Heidelberg
Mönchgasse 5, 69117 Heidelberg

BETREUUNG + KOORDINATION

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980
F.: +49(0)211.83.68.981

FOTOS + GRAFIKEN

Stadt Heidelberg; Schrägluftbild: Kai Sommer
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Latz & Partner

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsneutrale Differenzierung wie z.B. Teilnehmer/Teilnehmerinnen verzichtet.
Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.



INHALT

06 → 1. ANLASS UND ZIEL

08 → 2. SITUATION

- 08 2.1 BAHNSTADT HEIDELBERG
- 08 2.2 GESCHICHTE UND PLANUNGSHISTORIE
- 10 2.3 STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG
„BAHNSTADT 2007“ UND DER
AKTUELLE RAHMENPLAN VOM 25.07.2012
- 10 2.3.1 AKTUALITÄT DER PLANWERKE UND ZIELE
DER RAHMENPLANUNG
- 10 2.3.2 STADTGRUNDRISS UND QUARTIERE
- 20 2.3.3 FREIRAUMKONZEPT BAHNSTADT
- 12 2.4 TEILBEREICH „BAHNSTADT WEST“

14 → 3. AUFGABE

- 14 3.1 WETTBEWERBSGEBIET
- 14 3.2 IDEENTEIL
- 14 3.2.1 STÄDTEBAULICHES KONZEPT FÜR DIE BAHNSTADT WEST
ENTWICKELN
- 15 3.2.2 TOPOGRAPHISCHE UND VERKEHRLICHE GEGEBENHEITEN
LÖSEN
- 15 3.2.3 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE ÜBERPRÜFEN UND
GRUNDSTÜCKSZUSCHNITTE BEACHTEN
- 15 3.2.4 VORHANDENEN NACHBARSCHAFTEN BERÜCKSICHTIGEN
– SCHNITTSTELLEN DEFINIEREN
- 15 3.2.5 ZIELE DER BAHNSTADT WÜRDIGEN
- 16 3.3 REALISIERUNGSTEIL
- 16 3.3.1 QUALITÄTSMÄSSIGE FREIRÄUME SCHAFFEN UND DIE BESON-
DERHEIT DES ORTES HERAUSSTELLEN
- 16 3.3.2 ANSCHLÜSSE AN DEN LANGEN ANGER, DIE GRÜNEN MEILE
UND DIE PROMENADE FORMULIEREN
- 16 3.3.3 EPELHEIMER DREIECK NEUORDNEN - EINGANG FORMULI-
IEREN

- 17 3.3.4 EPELHEIMER TERRASSE UND SPITZES ECK ALS ÖFFENTLI-
CHE FREIRÄUME GESTALTEN
- 17 3.3.5 SPIELLANDSCHAFTEN ALS TEIL DER FREIRAUMGESTAL-
TUNG IN DIE PLANUNG INTEGRIEREN
- 17 3.3.6 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT ENTWICKELN, STRASSENBAHN
SICHERN
- 17 3.3.7 TOPOGRAFIE BEACHTEN
- 17 3.3.8 WIRTSCHAFTLICHKEIT UND NACHHALTIGKEIT SICHERN

18 → 4. VORGABEN UND HINWEISE

- 18 4.1 STÄDTEBAULICHE KENNZAHLEN, DICHTEN UND HÖHE
- 18 4.2 VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG
- 18 4.2.1 ALLGEMEIN
- 18 4.2.2 STRASSEN
- 18 4.2.3 STRASSENBAHN
- 22 4.2.4 FUSS- UND RADVERKEHR
- 22 4.2.5 PARKEN
- 22 4.2.6 BARRIEREFREIHEIT
- 24 4.3 FREIRÄUME
- 24 4.3.1 FREIRÄUME IN DER BAHNSTADT
- 27 4.3.2 OBERFLÄCHEN
- 27 4.3.3 SPIELPLÄTZE
- 27 4.3.4 MÖBLIERUNG UND BELEUCHTUNG
- 28 4.3.5 HISTORISCHE ELEMENTE
- 28 4.3.6 BEPFLANZUNG
- 28 4.3.7 REGENWASSER
- 29 4.3.8 NATUR- UND AUSGLEICHSKONZEPT
- 30 4.4 UNTERGRUND
- 30 4.5 ALTLASTEN
- 30 4.6 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR
- 31 4.7 ENERGIEKONZEPT
- 31 4.8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

32 → 5. HINWEISE AUS DER BÜRGERINFORMATION

- 18 5.1 BÜRGERINFORMATION
- 18 5.2 ANREGUNGEN UND HINWEISE AUS DER BÜRGERINFORMATION

34 → 6. ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

- 34 6.1 ALLGEMEINES
- 34 6.2 AUSLOBER UND WETTBEWERBSKOORDINATION
- 34 6.3 WETTBEWERBSGEGENSTAND
- 34 6.4 WETTBEWERBSART, ZULASSUNGSBEREICH UND SPRACHE
- 34 6.5 HINWEISE ZUM ABLAUF DER WETTBEWERBSPHASE 1 UND 2
 - 34 6.5.1 SCHRIFTLICHE RÜCKFRAGEN
 - 34 6.5.2 ANONYMITÄT
 - 34 6.5.3 ANONYME E-MAIL-ADRESSE
 - 35 6.5.4 EINLIEFERUNG (SUBMISSION)
 - 35 6.5.5 RÜCKSENDUNG DER UNTERLAGEN UND PROTOKOLL NACH PHASE 1
 - 35 6.5.6 WETTBEWERBSPHASE 2 UND OPTIONALES ZWISCHENKOLLOQUIUM
- 35 6.6 ZULASSUNG UND BEURTEILUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN
 - 35 6.6.1 ZULASSUNG DER ARBEITEN
 - 35 6.6.2 BEURTEILUNGSKRITERIEN PHASE 1 UND 2
- 35 6.7 PRÄMIERUNG
- 35 6.8 EIGENTUM UND URHEBERRECHT
- 36 6.9 BEAUFTRAGUNG
- 36 6.10 ABSCHLUSS DES WETTBEWERBES
 - 36 6.10.1 BEKANNTGABE DES ERGEBNISSES
 - 36 6.10.2 AUSSTELLUNG
 - 36 6.10.3 NACHPRÜFUNG
- 36 6.11 HAFTUNGSAUSSCHLUSS

37 →→ 7. LEISTUNGEN

- 37 7.1 WETTBEWERBSLEISTUNGEN PHASE 1
 - 37 7.1.1 PRÄSENTATIONSBLATT „IDEE“
 - 37 7.1.2 ERLÄUTERUNGSBERICHT
 - 37 7.1.3 PRÜFBLÄTTER
 - 37 7.1.4 DIGITALE ABGABEDATEN – CD 1 PLANDATEN
 - 37 7.1.5 UMSCHLAG VERFASSERERKLÄRUNG UND CD 2 VERFASSER
 - 37 7.1.6 PLANSATZ VORPRÜFUNG
- 38 7.2 WETTBEWERBSLEISTUNGEN PHASE 2
 - 38 7.2.1 PRÄSENTATIONSBLÄTTER
 - 39 7.2.2 ERLÄUTERUNGSBERICHT
 - 39 7.2.3 PRÜFBLÄTTER
 - 39 7.2.4 KOSTEN
 - 39 7.2.5 DIGITALE ABGABEDATEN – CD 1 PLANDATEN
 - 39 7.2.6 UMSCHLAG VERFASSERERKLÄRUNG UND CD 2 VERFASSER
 - 39 7.2.7 PLANSATZ VORPRÜFUNG
- 39 7.3 WETTBEWERBSUNTERLAGEN

40 →→ 8. AKTEURE

- 40 8.1 TEILNEHMER
- 41 8.2 PREISGERICHT
- 41 8.3 BERATER UND VORPRÜFER

42 →→ 9. TERMINE

→ 1. ANLASS UND ZIEL

Die Stadt Heidelberg entwickelt im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt“ einen neuen Stadtteil für rund 5.000 Bewohner. Es entsteht ein Bereich der insgesamt größer ist als die Heidelberger Altstadt.

Heute rund 12 Jahre nach dem Wettbewerb zum städtebaulichen Rahmenplan der Bahnstadt ist die Entwicklung in vollem Gange. Einige Bereiche sind bereits bezogen, weite Teile in Bau oder in Planung.

Etwa 7.000 Arbeitsplätze werden in der Bahnstadt entstehen. Neben klassischen Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen wird das Thema Forschung und Entwicklung eine große Rolle spielen.

Zur Sicherung einer hochwertigen Erschließung durch den ÖPNV wird die derzeit in der Eppelheimer Straße verlaufende Straßenbahn in eine zentrale Lage des Stadtteils verlegt und durch die so genannte „Grüne Meile“ geführt.

Die Grüne Meile ist ein prägendes Element der städtebaulichen Konzeption und wird als attraktiver Straßenraum mit breiten Gehwegen, einem mittig geführtem Rasengleis und einer beidseitig durchgehenden doppelten Baumreihe hohe Gestaltqualität besitzen. Im Schnittpunkt von Grüner Meile und Langer Anger enden bereits entwickelte Gestaltungsprinzipien und ein neuer Gliederungsquerschnitt beginnt.

Über den Wettbewerb, der durch die DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG als Entwicklungstreuhanderin der Stadt Heidelberg ausgelobt ist, soll die Gestaltung der öffentlichen Räume zwischen dieser Schnittstelle und der Eppelheimer Straße (als Realisierungsteil) geklärt werden. Darüber hinaus ist für den westlichen Teil der Bahnstadt (Ideenteil) die städtebauliche Perspektive weiterzuentwickeln.

Es gilt, basierend auf einem städtebaulichen Leitbild, ein umsetzbares Erschließungs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das zukünftig die öffentlichen Räume der Grünen Meile mit Eppelheimer Dreieck, Eppelheimer Terrasse und Spitzem Eck prägt. Verkehrliche Anforderungen bestimmen eben so die Aufgabe, wie der Wunsch nach einer hohen Nutzungsmöglichkeit für alle Bewohner und Besucher der Bahnstadt. Ein Schwerpunkt wird dabei auch auf der Unterbringung von Spielflächen liegen.





→ 2. SITUATION

2.1 BAHNSTADT HEIDELBERG

Die „Bahnstadt Heidelberg“ ist mit ca. 116 ha eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Deutschland. Das Gelände, welches zum großen Teil Flächen des ehemaligen Heidelberger Güter- und Rangierbahnhofes umfasst, welcher 1997 still gelegt wurde, ist größer als die Heidelberger Altstadt. In der Nähe vom Heidelberger Zentrum, unweit des Hauptbahnhofes, entstehen hier Wohnungen für rund 5.000 Menschen und ca. 7.000 Arbeitsplätze, vor allem im Bereich Forschung und Wissenschaft. Nahezu alle Gebäude in der Bahnstadt, egal ob Wohn- oder Gewerbebauten, werden im Passivhaus-Standard (bzw. analog Passivhaus-Standard) errichtet – somit entsteht eine der größten Passivhaus-Siedlungen weltweit.

2.2 GESCHICHTE UND PLANUNGSHISTORIE

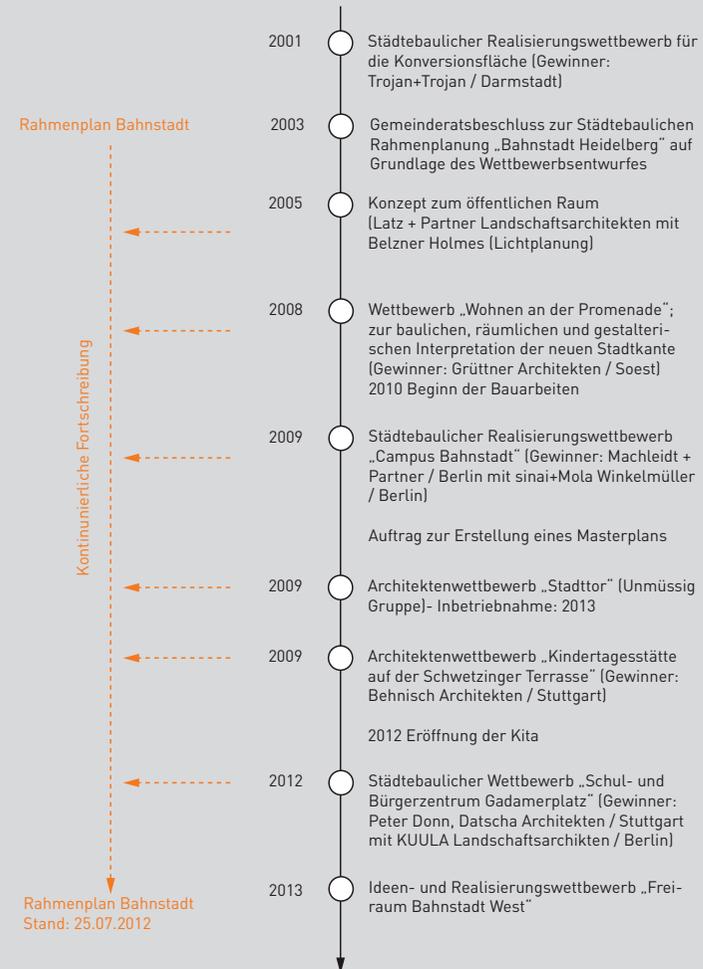
Mit Entscheidung der Deutschen Bahn AG die Anlagen des Heidelberger Güter- und Rangierbahnhofes aufzugeben, bestand die Möglichkeit einer städtebaulichen Neuordnung des Gebietes. 2001 wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb für die Fläche durchgeführt, der durch das Darmstädter Büro Trojan & Trojan gewonnen wurde.

Auf Grundlage dieses Wettbewerbsentwurfes wurde ein Rahmenplan „Bahnstadt Heidelberg“ erarbeitet und 2003 vom Gemeinderat verabschiedet.

2005 entwickelte das Büro Latz und Partner Landschaftsarchitekten zusammen mit Belzner Holmes Lichtplanung, Heidelberg ein Konzept zum öffentlichen Raum der Bahnstadt. Weitere Wettbewerbe zur Qualifizierung einzelner Teilbereiche, konkreter Architekturen und des öffentlichen Raumes folgten und der Rahmenplan Bahnstadt wurde kontinuierlich fortgeschrieben. Ein wichtiger Baustein wurde 2008 dem Wettbewerb „Wohnen an der Promenade“, zur baulichen, räumlichen und gestalterischen Interpretation der neuen Stadtkante definiert. Diese Wohnbereiche prägen heute bereits maßgeblich die Bahnstadt.

Anlage 01 zur Drucksache: 0372/2013/BV

Planungshistorie „Bahnstadt Heidelberg“



→→ oben: Planungshistorie Bahnstadt Heidelberg

→→ rechte Seite: Luftbild Heidelberg mit Bahnstadt



2.3 STÄDTEBAULICHE RAHMENPLA- NUNG „BAHNSTADT 2007“ UND DER AKTUELLE RAHMENPLAN VOM 25.07.2012

2.3.1 AKTUALITÄT DER PLANWERKE UND ZIELE DER RAHMENPLANUNG

Seit der Erarbeitung des ersten Rahmenplanes in 2003 wurde die städtebauliche Rahmenplanung zur Bahnstadt kontinuierlich fortgeschrieben und über die Erkenntnisse aus weiteren Wettbewerben oder um notwendige Anpassungen aktualisiert.

Die städtebauliche Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“ (Begründung) beschreibt die Grundprinzipien der Bahnstadt hinsichtlich der Dichte, der Quartiere, deren Freiraumbereiche, Erschließungs- und Energiekonzepte etc. und ist hierin aktuell. Die Plan-darstellung hingegen wurde weiter angepasst, der aktuelle Rahmenplan wurde am 25.07.2012 vom Gemeinderat beschlossen.

Die definierten Ziele der Rahmenplanung Bahnstadt sind:

- Die Bahnstadt soll ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) werden.

- Entsprechend der Größe des neuen Stadtteils wird eine Gliederung in eigenständige Stadtquartiere angestrebt, die sich in Funktion, Baustruktur und der Typologie öffentlicher Räume unterscheiden.

- Vorgabe ist ein nachhaltiger Städtebau, dessen Bebauung und Freiräume für mehrere Generationen und unterschiedliche Nutzungsansprüche geeignet sind.

- Trotz leistungsfähiger Hauptverkehrsstraßen und einem hohen Anteil an gewerblicher Nutzung muss ein durchgrünter, klimatisch ausgeglichener Stadtteil entstehen.

- Der neue Stadtteil ist für urbane Lebensformen zu planen, d.h. es soll eine vielfältige, lebendige Nutzungsmischung auf Grundlage von dafür geeigneten Stadträumen und Baustrukturen entstehen.

- Baustruktur und Freiräume sollen von hoher Nutzungs- und Gestaltqualität sein, die mittels spezifischer Steuerungsinstrumente für alle Bauvorhaben einzufordern ist.

- Für die Realisierung des Projektes sind flexible Planungs- und Steuerungsinstrumente aufzuzeigen, die Handlungsspielräume für im Vorfeld nicht absehbare Entwicklungen und Chancen offen halten.

2.3.2 STADTGRUNDRISS UND QUARTIERE

Der spezifische Stadtgrundriss der Bahnstadt leitet sich aus den Übersetzungen der Gleislinien und Topographie zu Stadträumen und der Betriebsanlagen zu Baufeldern ab. Somit ist die Historie des Ortes im Stadtgrundriss verankert und räumlich ablesbar.

Wegeverbindungen führen vom Neckar und der Innenstadt durch die Bahnstadt in die umgebenden Landschaftsräume und gliedern die Bahnstadt in einzelne Quartiere. In den Schnittstellen von Straßen und Wegen, an zukünftigen Quartiersschwerpunkten liegen Stadtplätze mit unterschiedlichem Zuschnitt, unterschiedlicher Größe, Funktion und Gestaltung.

Allein schon aufgrund ihrer Größe ist die Bahnstadt in unterschiedliche Quartiere unterteilt. Diese haben je nach Standort und Umfeld verschiedene Stadtfunktionen, Baustrukturen, Dichte und Durchgrünung.

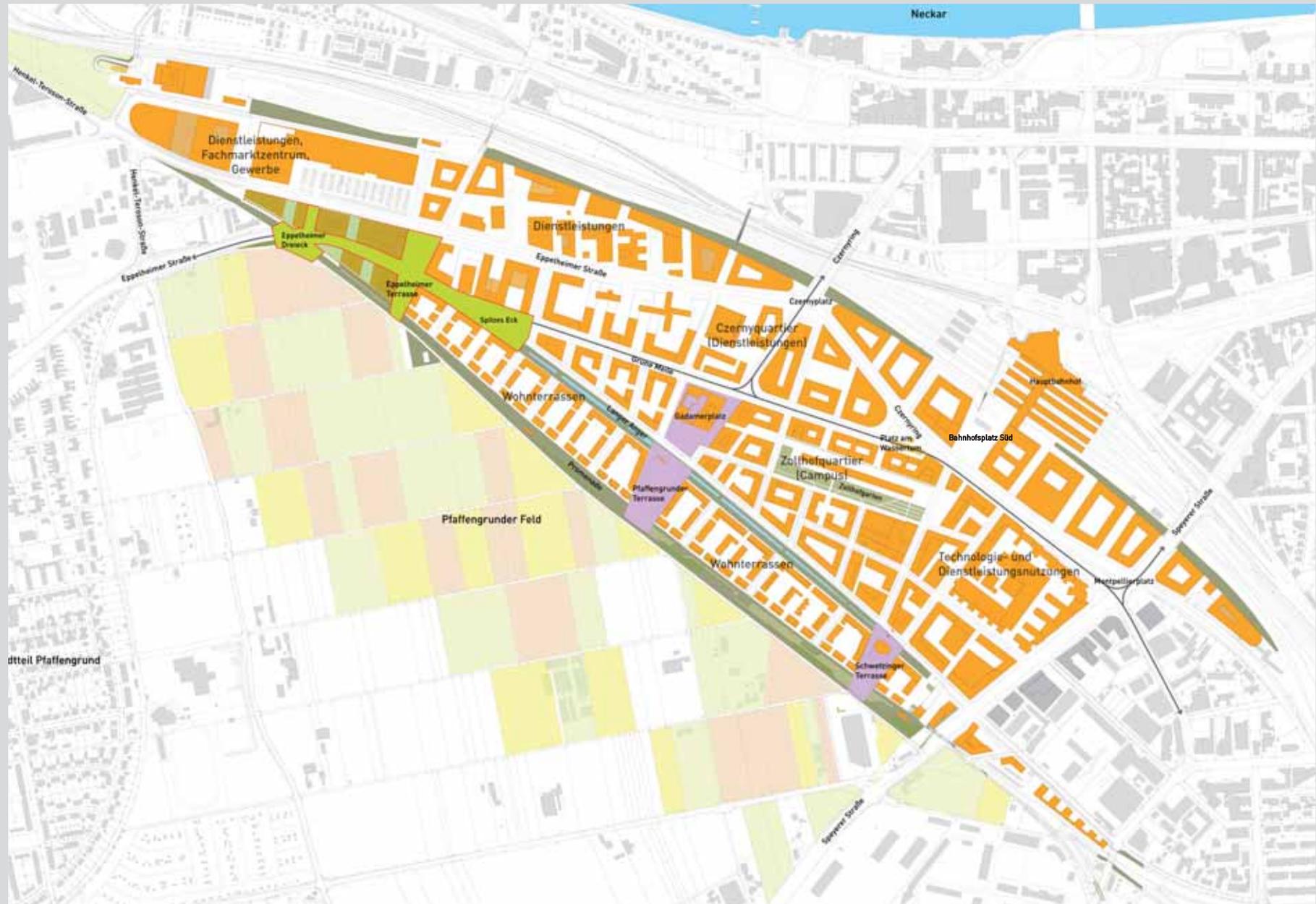
Der Stadtgrundriss und die Verkehrsfunktionen bilden ein hierarchisches Netz von Straßen und Wegen, in dem jeder Straßenraum durch Profil, Bauweise, Stadtgrün und Sichtbezüge sein besonderes räumliches Erscheinungsbild erhält. Die Bauweise und Nutzungen der Baufelder sind variabel - hier werden nutzungsflexible, nachhaltige Baustrukturen angestrebt, die in Bautypologie und Umfeldqualität für mehrere Generationen unterschiedlicher Nutzer geeignet sind.

Die Regelbebauung sieht dabei eine Blockrandbebauung oder Gebäudeensemble vor, die als Gesamtanlage oder auch in Einzelgebäuden realisiert werden können. Eine betont individuelle Architektur ist in kleinen Einzelbausteinen umsetzbar. Sie sollen spezifische Nutzungen und Bautypologien charakterisieren, etwa Firmensitze, Gewerbelofts, Hotels, kombiniertes Wohnen und Arbeiten etc.

Die Quartiere im Überblick:

- Technologie- und Dienstleistungszentrum am Montpellierplatz, Speyerer Straße und östlichen Czernyring
- Bahnhofplatz Süd: Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs; Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung
- Czernyquartier rund um den Czernyplatz: Dienstleistungsstandort
- Eppelheimer Straße: Dienstleistungsstandort
- Eppelheimer Dreieck: Nahtstelle und Schwerpunkt unterschiedlicher Gewerbebetriebe (Fachmarktzentrum, stadtverträgliches Gewerbe)
- Zollhofquartier mit Zollhofgarten: Campus; Standort für wissenschaftliche Einrichtungen und Forschung, in dessen Randbereichen auch Versorgungseinrichtungen integriert werden können
- Wohnterrassen: Wohngebiete mit zur Promenade und dem Pfaffengrunder Feld orientierten Terrassenplätzen; Kindergärten, Dienstleistungen

→→ Bahnstadt mit den wichtigsten Quartiersbezeichnungen und Plätzen



2.3.3

FREIRAUMKONZEPT BAHNSTADT

Die Bahnstadt wird als urbaner, grüner und mischgenutzter Stadtteil verstanden. Insgesamt liegt der Anteil der Grün- und Verkehrsflächen in der Bahnstadt bei 42%. Die Freiflächen erfüllen die vielfältigen Funktionen Aufenthalt, Spielen und Durchwegen und fördern im Sinne einer „Parkstadt“ die Akzeptanz und Vermarktbarkeit des neuen Stadtteils. Ziel des Freiraumkonzeptes für die Bahnstadt ist es, durch Nachhaltigkeit und Flexibilität qualitativ hochwertige Stadträume für Bürger entstehen zu lassen und gleichzeitig eine besondere regionale Anziehungskraft zu erreichen. Die neue und besondere Identität des Ortes mit seiner erfahrbaren Geschichte soll zum Alleinstellungsmerkmal des Stadtteils werden.

Das für die Bahnstadt entwickelte Freiraumkonzept zielt darauf ab, dem Stadtteil eine eigene Identität zu verleihen. Dabei setzen durchgängige Gestaltungsprinzipien auf langlebige und qualitativ hochwertige Freiräume, die ihre spezifischen Raum- und Materialqualitäten herausstellen.

Das Freiraumkonzept der Bahnstadt integriert in Erinnerung an die frühere Bahnnutzung, aber auch in Bezug zur Stadt Heidelberg, eine räumlich lineare Prägung des Gebietes, deren Geschichte und den besonderen Umgang in Heidelberg mit historischem Gut, Substanz und Werten.

Stadtbildprägende Materialien und Farben z.B. der rötliche Buntsandstein oder das Grün aus der im Gebiet angesiedelten Fauna und Flora werden aufgegriffen. Die prägenden Gleisstrukturen des ehem. Güterbahnhofs konnten nicht erhalten werden, werden dennoch in Themen wie Linearität und Weite aufgegriffen und neu entwickelt.

Die Oberflächen der Freiräume sehen eine hierarchische Verwendung unterschiedlicher Beläge vor, z.B. Splittbeläge, Splittmastikasphalt, Asphaltflächen, Betonplatten verschiedener Größen, Natursteinelemente.

2.4

TEILBEREICH „BAHNSTADT WEST“

Der im Wettbewerb betrachtete Bereich umfasst den westlichen Abschnitt der Bahnstadt, südlich der Eppelheimer Straße. Der Ideenteil beinhaltet dabei den Bereich bis zur Eppelheimer Terrasse, der Realisierungsbereich die Freiräume bis zur Einmündung Langer Anger in die Grüne Meile weiter im Osten.

Die Baufelder des Wettbewerbsgebietes an der Eppelheimer Straße sind im Rahmenplan Bahnstadt als Sondergebiet (ED 6, ED 7, ED 3) und direkt an der Promenade als Mischgebiet (ED 5) ausgewiesen. Angrenzend befinden sich die Wohnbereiche an der Promenade, deren städtebauliche Struktur über einen Wettbewerb im Jahre 2008 konkretisiert wurde. Der städtebauliche Entwurf des 1. Preisträgers Grüttner Architekten aus Soest wird bereits in den ersten Bauabschnitten umgesetzt.

Bei den östlich an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Baufeldern zwischen der Grünen Meile und Langer Anger werden in unmittelbarer Zukunft die ersten Gebäude errichtet, die auf der südlichen Seite das Thema Wohnen und Arbeiten aufnehmen. Hier sind Mischnutzungen (SE1, 2) geplant.

Die nördlich des Spitzen Ecks angrenzenden Baufelder (ED3₃, E4₁, E1) nördlich und südlich der Eppelheimer Straße werden mit Dienstleistungsfunktionen ergänzt. Das Thema Arbeiten über mehrere Geschosse spielt vor allem direkt an der Grünen Meile eine Rolle. Die Baufelder bilden den Übergang zum westlich angrenzenden Fachmarktzentrum am Eppelheimer Dreieck. Hier befinden sich stadtverträgliches Gewerbe und Dienstleistungen, u.a. mit einem Baumarkt der Firma Bauhaus. Auf dem Baufeld F2, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Baumarkt, ist ein Möbelmarkt geplant.

Nach Süden grenzt das Wettbewerbsgebiet an die Agrarräume des Pfaffengrunder Felds, sowie im westlichen Teilbereich (an der Henkel-Teroson-Straße) an bestehende und thematisierte Wohnnutzungen (studentisches Wohnen, Notwohnungen, Wohnheimplätze für 210 Asylbewerber).

→→ Ausschnitt Bahnstadt West mit den Baufeldbezeichnungen

Das Wettbewerbsgebiet bildet den westlichen Eingang in die Bahnstadt. Über die Eppelheimer Straße werden aus Richtung Westen und Südwesten zukünftig Besucher und Bewohner in die Bahnstadt „eintreten“.

Der Bereich, in dem heute die Eppelheimer Straße unter den ehem. Flächen des Güterbahnhofs „durchtaucht“, wird sich in den nächsten Jahren deutlich verändern. Der bestehende Brückenbau über die Eppelheimer Straße wird voraussichtlich Ende 2014 abgebrochen, die Eppelheimer Straße inkl. der Straßenbahn allmählich auf das ca. 3 m höhere Niveau der Bahnstadt geführt.



→ 3. AUFGABE

→→ Wettbewerbsgebiet mit Ideenteil
und Realisierungsteil

3.1

WETTBEWERBSGEBIET

Das Wettbewerbsgebiet des Ideenteils umfasst die westlichen Bereiche der Bahnstadt zwischen Eppelheimer Straße, Eppelheimer Terrasse und dem angrenzenden Landschaftsraum im Süden. Bestandteil sind die Baufelder ED5, ED6, ED7 und ED3₁. Der Realisierungsteil beinhaltet im Wesentlichen die Freiräume zwischen der Kumamotostraße und der Eppelheimer Straße.

Während für den städtebaulichen Ideenteil die heutige Rahmenplanung überdacht und neu entwickelt werden soll, geht es im Realisierungsteil um die Entwicklung eines konkreten und umzusetzenden Freiraumkonzeptes.

3.2

IDEENTEIL

3.2.1

STÄDTEBAULICHES KONZEPT FÜR DIE BAHNSTADT WEST ENTWICKELN

Für den Ideenteil ist eine robuste, städtebauliche Figur zu entwickeln, die die Eingangssituation in die Bahnstadt betont und eine kraftvolle und im Detail hochwertige Lösung darstellt. Die Trassierung der Straßenbahn gibt dabei die Grundfigur vor.



Der heute vorhandene Rahmenplan der Bahnstadt zeigt für den Bereich eine homogene Baustruktur mit durchgängig IV Geschossen nördlich und IV- VIII Geschossen südlich der Grünen Meile. Diese städtebauliche Konfiguration der Baufelder ist zu prüfen und neu zu entwickeln. Die Verbindung zum Stadtteil Pfaffengrund ist stärker als bisher zu öffnen.

Die Besonderheit des Ortes Bahnstadt im Allgemeinen und die Eingangssituation sowohl von Südwesten, als auch von Westen ist zu inszenieren und stärker als bisher auf das städtebauliche Konzept zu übertragen.

Durch Höhenentwicklungen, gestaltvolle Gebäude und entsprechende Formen sollte ein Kontrast zur dann folgenden gleichmäßigen Struktur der Wohn- und Gewerbebebauung geschaffen werden, die sich weitgehend durch klare quadratische Formen auszeichnet.

3.2.2 TOPOGRAPHISCHE UND VERKEHRLICHE GEGEBENHEITEN LÖSEN

Die Bahnstadt liegt ca. 3 m höher, als die südlichen Bereiche Pfaffengrund und die nördlich verlaufende Eppelheimer Straße. Bereits umgesetzte oder konkretisierte Teilbereiche der Bahnstadt zeichnen sich durch eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema der Topografie und deren Lösung aus.

Die vorhandenen Höhenunterschiede sind im städtebaulichen Konzept zu lösen und vor allem auch mit der verkehrlichen Erschließung der Grundstücke / Baufelder übereinander zu bringen. Übergänge verschiedener Niveaus, etwa die Verbindung Eppelheimer Straße / Henkel-Teroson-Straße, der Einschnitt in den alten Bahndamm und die Integration der Straßenbahn mit der notwendigen Höhenlage sind hier als Voraussetzung für die Freiraumplanung zu bearbeiten.

Für das Wettbewerbsgebiet ist ein funktionierendes Erschließungskonzept zu entwickeln, welches alle Verkehrsarten berücksichtigt, gleichermaßen jedoch den gewünschten Aufenthaltsqualitäten des Realisierungsteils nicht entgegensteht.

Insbesondere ist zu prüfen, inwiefern eine autoarme Erschließung der Baufelder möglich ist und der Bereich der Grünen Meile weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit werden kann. Dazu gilt es intelligente Erschließungskonzepte zu erstellen, die die notwendige Erschließung aller Baufelder, auch bei einer möglichen Teilung der Grundstücke, gewährleistet und zudem die in Nord-Südrichtung vorhandenen topografischen Unterschiede des Gesamtbereiches berücksichtigt.

3.2.3 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE ÜBERPRÜFEN UND GRUNDSTÜCKSZUSCHNITTE BEACHTEN

Die Baufelder sind derzeit als Sondergebiete (ED6, ED7, ED3) bzw. als Mischgebiet (ED5) mit einer GFZ von 2,4 vorgesehen.

Grundstücksausnutzung und Grundstücksgrößen sind bereits mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH) vertraglich vereinbart und als Vorgabe zu beachten. Die Optimierung des städtebaulichen Konzeptes unter Beibehaltung dieser Kennwerte ist Aufgabe im Wettbewerb.

Eine Teilbarkeit der Baufelder sollte aufgrund der Grundstückszuschnitte, der Topografie, aber auch vor dem Hintergrund einer Realisierung in Bauabschnitten möglich sein. Dabei gilt es in sich funktionierende Teilabschnitte zu entwickeln.

3.2.4 VORHANDENE NACHBARSCHAFTEN BERÜCKSICHTIGEN, SCHNITTSTELLEN DEFINIEREN

Die umgebenden Nutzungen, vor allem die angrenzenden, gewerblichen Nutzungen sind zu beachten. Zu nennen ist hier vor allem im Norden das Fachmarktzentrum mit dem vorgelagerten Parkplatz, der gestalterisch wie auch in Hinblick Lärm zu bewältigen ist, ohne das „Rückseiten“ entstehen.

Eine besondere Bedeutung kommt der Fläche südlich der Baufelder ED6 und ED7 zu, die gleichzeitig das Ende der Promenade darstellt und den Eintritt in die Bahnstadt markiert. Dieser Punkt ist gleichermaßen Schnittstelle, Gelenk und Verteiler.

Vorhandenen Planungen sind kritisch zu überprüfen und ggf. anzupassen. Es gilt städtebauliche und freiraumplanerische Schnittstellen zu definieren und den Teilbereich im Kontext des zu erarbeitenden Konzeptes als Ganzes zu betrachten.

3.2.5 ZIELE DER BAHNSTADT WÜRDIGEN

Die formulierten, allgemeinen Ziele der Bahnstadt sind zu würdigen und auf das städtebauliche Konzept zu übertragen. Allen voran sind hier eine hohe Nutzungs- und Gestaltqualität, Nachhaltigkeit und eine gewünschte Urbanität zu nennen. Auch das energetische Alleinstellungsmerkmal (Passivhausstandard) ist bereits in der städtebaulichen Konzeption sicher zu stellen.

3.3

REALISIERUNGSTEIL

3.3.1

QUALITÄTSMITTEL FREIRÄUME MIT HOHER AUFENTHALTS- UND NUTZERQUALITÄT SCHAFFEN – DIE BESONDERHEIT DES ORTES HERAUSSTELLEN

Es gilt aus den Leitgedanken des städtebaulichen Ideenteils ein tragfähiges Freiraum- und Erschließungskonzept für den Realisierungsteil zu entwickeln, das den Zielen der Bahnstadt entspricht und vorhandene Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Ziel ist es, eine hohe Aufenthalts- und Nutzerqualität der Freiflächen für Bewohner und Besucher aller Generationen zu schaffen. Dabei ist die Besonderheit des Ortes „Bahnstadt“ herauszustellen und eine eigene Identität zu entwickeln. Vorhandene, bereits erarbeitete und abgestimmte Standards der Bahnstadt, etwa Oberflächentypologien, Möblierungs- und Pflanzkonzepte sind für die Straßenräume zu berücksichtigen.

Für die im Wettbewerb zu beplanenden Freiräume gilt es, unterschiedliche Qualitäten je nach Funktion der Räume zu definieren und dabei notwendige Sicherheitsanforderungen (Straßenbahn) zu berücksichtigen.

→→ Blick von der zukünftigen Promenade in Richtung Eppelheimer Dreieck



3.3.2

ANSCHLÜSSE AN DEN LANGEN ANGER, DIE GRÜNE MEILE UND DIE PROMENADE FORMULIEREN

Für weite Bereiche der Bahnstadt wurden bereits freiraumplanerische Konzepte erarbeitet bzw. umgesetzt. Mit Gestaltung des westlichen Teilbereiches gilt es adäquate Anschlüsse an diese Gestaltungen zu definieren. Dies betrifft insbesondere den Abschluss der im 1. BA bereits hergestellten und im 2. BA in Realisierung befindlichen Wasserachse des Langer Angers in der öffentlichen Grünanlage Spitzes Eck. Für diese Grünfläche, die die Funktion eines öffentlichen Spielplatzes aufnehmen soll, ist

zudem der Anschluss an die Grüne Meile (mit definiertem Straßenquerschnitt) zu gestalten. Auch der Übergang der Freiräume zur Promenade im Süden soll über den Wettbewerb geklärt werden.

3.3.3

EPPELHEIMER DREIECK NEUORDNEN - EINGANG FORMULIEREN

Eine besondere Herausforderung stellt der Abschluss nach Westen dar, wo zukünftig die neutrassierte Straßenbahn, aber auch weitere Verkehrsflächen die Bahnstadt erschließen. Heute noch durch das Brückenbauwerk markiert, wird hier ein wichtiger Stadteileingang liegen, dessen

Gestaltung zukünftig über die Wirkung des Stadtteils entschieden wird. Die Gestaltung dieses markanten und topografisch anspruchsvollen Punktes ist Aufgabe im Wettbewerb.

3.3.4

EPPELHEIMER TERRASSE UND SPITZES ECK GESTALTEN

Die Eppelheimer Terrasse spielt als einer der drei Plätze in der Spange Langer Anger und Promenade eine wichtige Rolle. Über den Wettbewerb soll eine Platzgestaltung definiert werden, die die beiden durch Straßenbahn und Verkehrsfläche getrennte Platzflächen miteinander verbindet, Ausblicke in die Landschaft

inszeniert und wichtige Sicht- und Wegebeziehungen aufnimmt.

Die Platzgestaltung soll den „genius loci“ der Bahnstadt aufgreifen und einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthalts- und Nutzerqualität schaffen. Ob dabei zukünftig ein zusammenhängender Platz oder aber zwei unterschiedliche Plätze entstehen, bleibt den Wettbewerbsteilnehmern überlassen.

In der südlichen Platzfläche ist die Integration einer öffentlichen Spielplatzfläche wünschenswert. Für die nördliche Platzhälfte der Eppelheimer Terrasse wird eine Gestaltung gesucht, die keine konkreten Nutzungen, sondern lediglich einen Gestaltungsrahmen vorgibt. Diese Fläche ist als grüne, multifunktionale, experimentelle Entwicklungsfläche denkbar, die es in der Bahnstadt so bisher nicht gibt.

Über den Wettbewerb soll für den Freiraum Spitzes Eck die Gestaltung unter anderem als öffentliche Grünanlage mit integriertem Spielplatz gefunden werden, die gleichzeitig die wichtigen Wege- und Verkehrsbeziehungen aufnimmt bzw. fortführt. Außerdem soll für die aus dem Langen Anger kommende Wasserachse innerhalb der Grünfläche ein adäquater Abschluss formuliert werden.

Zwischen Eppelheimer Terrasse und Spitzem Eck ist die Straßenbahnhaltestelle „Eppelheimer Terrasse“ zu integrieren.

3.3.5 SPIELLANDSCHAFTEN ALS TEIL DER FREIRAUMGESTALTUNG INTEGRIEREN

Im Realisierungsteil ist die Unterbringung ist von insgesamt 2.250 qm Spielflächen vorgesehen. Angedacht ist die Integration einer 550 qm großen Spielplatzfläche in der südlichen Platzhälfte der Eppelheimer Terrasse, sowie die Unterbringung einer 1.700 qm großen Spielfläche im Spitzes Eck. Eine andere „Verteilung“ der Flächen ist denkbar.

Über den Wettbewerb sollen Konzepte erarbeitet werden, die Spiellandschaften bzw. Spielplätze selbstverständlich und als Teil der Freiraumgestaltung integrieren. Wie die Verteilung und Verortung der Spielplätze vorgenommen wird, ist konzeptabhängig frei wählbar. Wichtig ist der Flächennachweis von insgesamt 2.250 qm. Notwendige Sicherheitsaspekte, wie ggf. die Absicherung zur Straßenbahn und Wasserachse sollen berücksichtigt werden.

Darüber hinaus werden generationsübergreifende Angebote begrüßt.

3.3.6 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT ENTWICKELN, STRASSENBAHN SICHERN

Der Umgang mit den verschiedenen Verkehrsarten im Realisierungsteil spielt eine große Rolle. So sind unter anderem die gewünschte Durchlässigkeit der zu gestaltenden Stadträume und die Notwendigkeit der Verkehrssicherung geschickt miteinander zu verbinden.

Die Erschließung aller Baufelder für den MIV, wie auch die Sicherung für den Rettungs- und Anlieferungsverkehr muss, bei gleichzeitigem Wunsch nach einer autoarmen Gestaltung der Grünen Meile, gewährleistet werden.

Die weiteren Freiflächen dienen dem Fuß- und Radverkehr. Insbesondere entlang der Straßenbahntrasse ist ein Angebot für Radfahrer mitzudenken.

Die Vorgaben zur Straßenbahntrasse, Haltestelle und notwendige Lichtraumprofile sind einzuhalten. Bei der Organisation der Erschließung ist darauf zu achten, dass keine Trennwirkung innerhalb des Stadtteils durch die überwiegend auf besonderem Bahnkörper verlaufende Straßenbahntrasse entsteht.

Die Geländehöhen der nördlich der Trasse gelegenen Grundstücke weichen von der Höhe der Straßenbahntrasse ab. Es ist davon auszugehen, dass zumindest einzelne Grundstücke zwischen Eppelheimer Straße und Grüner Meile geteilt werden. Dies ist bei der Erschließung zu berücksichtigen.

Die barrierefreie Erschließung und Gestaltung der Freiräume inkl. Überquerungsstellen der Straßenbahn, etc. muss gewährleistet werden.

3.3.7 TOPOGRAFIE BEACHTEN

Der Umgang mit der komplexen topografischen Situation der Bahnstadt spielt im gesamten Realisierungsteil eine große Rolle. Neben der „Verarbeitung“ der Höhensituation in den Freiräumen und Gewährleistung von Anschlüssen an die Umgebung, hat die Topographie auch Auswirkungen auf das Erschließungskonzept für die einzelnen Baufelder. Bereits im Ideenteil wird eine städtebauliche Lösung im Umgang mit (in Bezug auf die Topographie) neuralgischen Punkten zur Aufgabe. Diese Punkte sind im Realisierungsteil zu konkretisieren und nachvollziehbar darzustellen.

Lösungen zur Bewältigung der verschiedenen Höhen in der Bahnstadt West sind vor allem vor dem Hintergrund einer erforderlichen Barrierefreiheit aufzuzeigen.

3.3.8 WIRTSCHAFTLICHKEIT UND NACHHALTIGKEIT SICHERN

Die Realisierbarkeit bzw. die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss bei der Konzeption im Vordergrund stehen. Neben der technischen Machbarkeit der Vorschläge ist vor allem auch ein wirtschaftlicher Umgang obligatorisch. Der vorgegebene Kostenrahmen ist zwingend einzuhalten, da sonst die Finanzierung des Projektes nicht gesichert ist. Hinzu kommt der Wunsch nach Nachhaltigkeit, im Sinne von Langlebigkeit und Robustheit der Freiräume, aber auch im Hinblick auf eine Flexibilität für verschiedene Nutzergruppen und Generationen.

→ 4. VORGABEN UND HINWEISE

4.1 STÄDTEBAULICHE KENNZAHLEN, DICHTe, HÖHE

Entsprechend der städtebaulichen Rahmenplanung sieht die Regelbebauung in der Bahnstadt V Geschosse an den Hauptverkehrsstraßen, IV-VI Geschosse im zentralen Zollhofquartier und III-V Geschosse zur Promenade vor. In den Sichtachsen von Straßenbrücken, Hauptstraßen und Stadtteileinfahrten und in fernwirksamen Stadtansichten sind gemäß Rahmenplanung punktuell höhere Gebäude möglich.

Der Rahmenplan definiert ein stark verdichtetes Kerngebiet am südlichen Bahnhof - in Richtung Wohnterrassen wird die Dichte und Geschossigkeit geringer. Insgesamt liegt der Anteil der Freiflächen (Grün- und Verkehrsflächen) in der Bahnstadt bei 42 %.

Im aktuellen Rahmenplan sind für jedes Baufeld Kennwerte bzgl. der Dichte, Ausnutzung etc. formuliert. Diese wurden im Laufe der Fortschreibung des Planes zur Bahnstadt angepasst.

Die Flächengröße und Ausnutzung der Baufelder sind als Zielwerte definiert und vertraglich mit der EGH vereinbart. Eine höhere Ausnutzung ist denkbar.

4.2 VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG

4.2.1 ALLGEMEIN

Die Hauptanbindung der Bahnstadt an die B 37 im Norden erfolgt derzeit über die Henkel-Teroson-Straße / Kurpfalzring. Langfristig ist die sogenannte „südliche Querspange“ mit einem direkten Anschluss der Eppelheimer Straße, über den Anschluss Rittel vorgesehen. Ansonsten ist die Bahnstadt über das bestehende Straßennetz Eppelheimer Straße, Czernyring, Speyerer Straße verkehrlich eingebunden.

4.2.2 STRASSEN

Für die innere Erschließung der Bahnstadt wurden Straßenquerschnitte entwickelt, die sich an funktionalen Erfordernissen und städtebaulichen Proportionen orientieren. So erhalten Straßen mit höherem Geschäftsbesatz und Frequenz 4 m breite, andere untergeordnete Straßen 3 m breite Seitenräume. Die Fahrbahnen sind grundsätzlich mit 6 m Breite bemessen. Lediglich die Max-Jarecki-Straße ist aufgrund der Linienführung Bus mit 6,50 m dimensioniert. Wohnstraßen haben 5 m breite Fahrbahnen. Ein 2 m breiter Streifen für Begrünung, Andienung und Kurzparken liegt dabei jeweils zwischen Fahrbahn und Seitenraum.

Eine Sondergestaltung erhält die „Grüne Meile“, da hier die Straßenbahn durchgeführt wird. Der Querschnitt sieht die Trennung von Straßenbahn und Fahrbahn vor. Die im Rahmenplan formulierte Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr wurde durch einen Gemeinderatsbeschluss geändert.

Die erarbeiteten Straßenquerschnitte sind Bestandteil der Wettbewerbsunterlagen.

4.2.3 STRASSENBAHN

Die Bahnstadt wird mit zwei Straßenbahnlinien erschlossen. Im südöstlichen Bereich erfolgt die Erschließung für den Öffentlichen Verkehr durch Busse. Im Wettbewerbsgebiet wird der heutige Verlauf der Straßenbahn durch die Eppelheimer Straße zugunsten einer Führung durch den Langen Anger und die Grüne Meile aufgegeben. Das Projekt „Straßenbahn Bahnstadt“ ist Teil des Mobilitätsnetzes Heidelberg. Weitere Informationen hierzu finden sich unter www.mobinetz-hd.de. Vorhabenträgerin ist die RNV GmbH.

STRASSENBAHNTRASSE

Die Planung der Straßenbahn in Lage, Höhe, Breite und Lichtraumprofil ist verbindlich zu übernehmen. Die vorliegende Planung der Straßenbahn wurde als Teil des „Mobilitätsnetzes Heidelberg“ intensiv erarbeitet und abgestimmt. Sie ist Grundlage für Finanzierungs- und Förderkonzepte.

Die aktuellen Planungen werden den Teilnehmern zur Verfügung gestellt und enthalten Aussagen zur baulichen Ausführung der Straßenbahn z.B. der Gleistrasse, den barrierefreien Haltestellen und Fahrleitungsmasten.

Es ist zu beachten, dass die Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper (vorrangig Rasengleis) geführt werden sollen.

Die Fahrleitungsmasten werden entlang der Straßenbahn Bahnstadt einheitlich als Peiner-Masten ausgeführt. Die Fahrleitung wird als Einfachfahrleitung mit mittlerer Verstärkungsleitung erstellt.

In allen Visualisierungen, die ebenfalls die Straßenbahntrasse betreffen ist die Fahrleitungsanlage mit darzustellen.

Die Überquerungsstellen über die Straßenbahntrasse sind der vorliegenden Planung zu entnehmen.

Eine Abweichung der Planung muss nachvollziehbar dargestellt und mit städtebaulich-freiraumplanerischen Qualitäten begründet werden.

HALTESTELLEN

Im Bereich zwischen Eppelheimer Terrasse und Spitzem Eck ist die Straßenbahn-Haltestelle „Eppelheimer Terrasse“ geplant. Etwa 3.600 Fahrgäste werden hier zukünftig ein- und aussteigen. Die exakte Lage der Haltestelle ist den Wettbewerbsunterlagen zu entnehmen. Die Haltestelle wird barrierefrei gestaltet.

→→ Kennzahlen, Baufelder und Grundstücksverteilung (vereinfacht)

Anlage 01 zur D

Schienen auf einer Länge von 45 m um 30 cm angehoben und temporär Ein- und Aus-

ebenerdiger Einstieg ermöglicht. Im Wettbewerb werden Aussagen zur Höhenentwicklung in den Anschlussbereichen erwartet.

Die Haltestellen werden als Teil der Maßnahme „Straßenbahn Bahnstadt“ von der RNV GmbH geplant, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten. Im Bereich der Haltestelle ist auf jedem Bahnsteig ein Fahrgastunterstand (FGU) vom Typ K13 der Fa. Kienzler vorgesehen (siehe Wettbewerbsunterlagen). Haltestellenbeschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Abfahrtstafeln, Fahrplanaushang, Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter gehören zur Standardausstattung einer zeitgemäßen Haltestelle und sind in den Planungen der RNV berücksichtigt.

Lediglich Bodenbeläge können im Wettbewerb vorgeschlagen werden, die weiteren Bestandteile der Haltestelle sind gesetzt und nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Dabei ist die Integration einer taktile Führung entsprechend der mit den betroffenen Verbänden abgestimmten Standards der RNV und der Stadt Heidelberg obligatorisch.

Baufeld	Nutzung	Fläche (ca. in qm)	GRZ	GFZ
ED3 ₁	SO	15.448	0,6	2,4
ED5	MI	6.167	0,6	2,4
ED6	SO	4.616	0,6	2,4
ED7	SO	2.658	0,6	2,4



Um dies zu erreichen, wird die Fahr- bahn zwischen Wartebereich und stiegsbereich genutzt. So wird ein

ABSICHERUNG

Die Straßenbahntrasse wird auf ihrer gesamten Länge auf besonderen Bahnkörper (vorrangig Rasengleis) geführt und mit einem Hochbord zu den angrenzenden Fahrbahnen abgegrenzt. Auf Platzbereichen ist eine Abweichung vom Rasengleis denkbar. Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr sollen nach Möglichkeit nicht direkt an den Bahnkörper angrenzen.

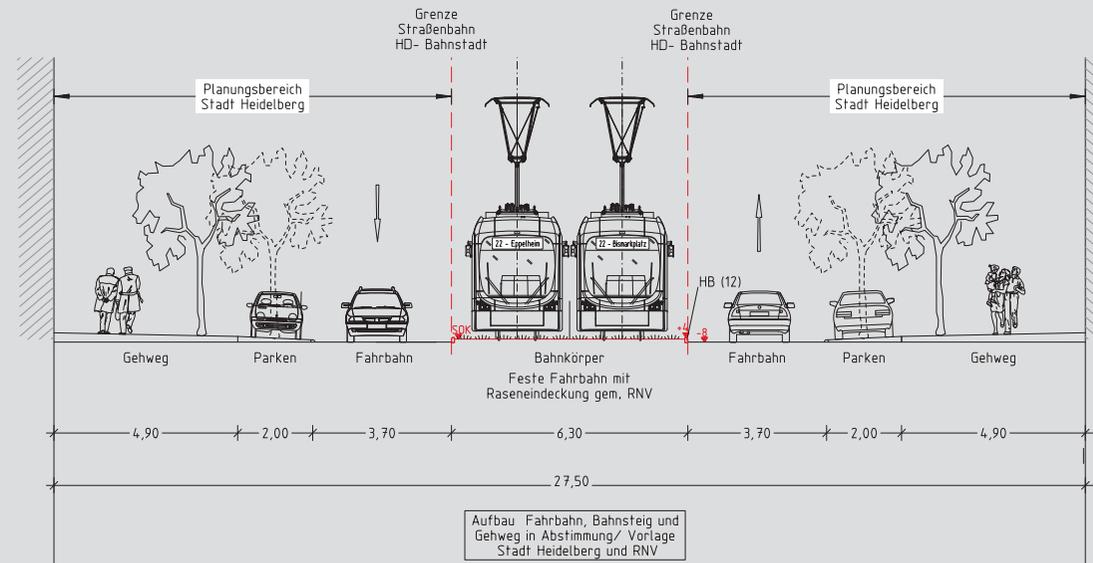
Die Trasse ist gestalterisch so zu integrieren, dass eine klare Ablesbarkeit dieser möglich ist und durch Übersichtlichkeit und Orientierung die Verkehrssicherheit gewährleistet wird.

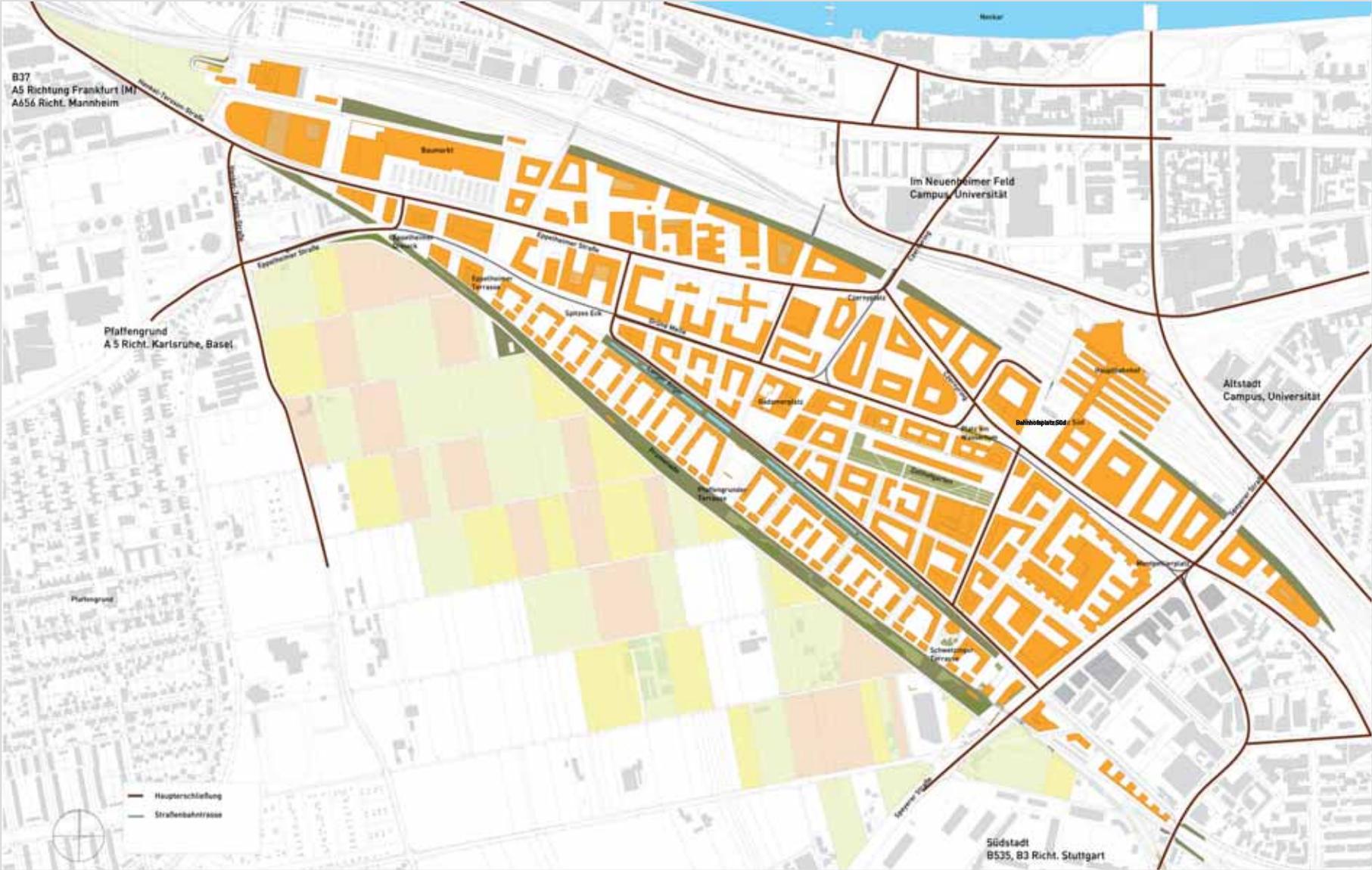
Ziel ist es durch eine geschickte Anordnung und Gestaltung auf eine Absicherung der Straßenbahntrasse mit Zäunen oder Geländern zu verzichten.

QUERSCHNITT GRÜNE MEILE - ABSCHNITT LANGER ANGER BIS DA-VINCI-STRASSE (RQ 1)

Die Abbildung stellt den Querschnitt der Grünen Meile im westlichen Anschluss an das Wettbewerbsgebiet dar und zeigt hierfür die wesentlichen Raum- und Gestaltkriterien.

Die Fahrbahn mit einem einseitigen Gefälle in Richtung Seitenraum entwässert. Hier wird das Oberflächenwasser mit einer Rinne in die Straßenabläufe abgeführt und in den geplanten Kanal entwässert. Die Fahrbahn wird mit dem Seitenraum in beide Richtungen jeweils getrennt voneinander entwässert. Die Querschnittsaufbauten sind nach den Belastungsklassen in Anlehnung an die RSTO 12 zu wählen.





4.2.4

FUSS- UND RADVERKEHR

Ziel der städtebaulichen Planung zur Bahnstadt ist die Gewährleistung eines engmaschigen Geh- und Radverkehrsnetzes. Dazu zählt auch, die vorhandenen Barrieren, hier v.a. die Trasse der Deutschen Bahn zu überbrücken. Drei Geh- und Radwegebrücken sind daher in Verlängerung der Nord-Süd-Achsen der Bahnstadt vorgesehen, u.a. auch in Verlängerung der Eppelheimer Terrasse.

Die Bahnstadt ist in ein Netz von Radrouten integriert. Die Verbindungen der Routen über die Bahnstadt bzw. über das Wettbewerbsgebiet müssen gewährleistet werden.

4.2.5

PARKEN

KFZ-PARKEN

Das städtebauliche Ziel des Parkraumkonzepts Bahnstadt ist eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Bahnstadt. Das verkehrliche Ziel ist dabei, abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfragestruktur von Beschäftigten, Bewohnern, Besuchern und Kunden, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze zu minimieren und so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann.

Der „arbeitende Verkehr“, das kurze Halten, Anliefern etc. soll möglichst reibungslos und zielnah erfolgen können. Das bedeutet im Detail:

- Im öffentlichen Raum werden keine Parkstände für Langzeitparken angeboten. Alle hier gelegenen Parkstände werden bewirtschaftet.
- Langzeitparken findet in der Regel in Garagen/Tiefgaragen statt. Zu- und Ausfahrten für Garagen/Tiefgaragen müssen an Sammel- bzw. Anliegerstraßen liegen. Die Anbindung von Tiefgaragen direkt an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ist aufgrund der Organisation grundsätzlich nicht gewünscht.
- Stellplätze der Bewohner werden auf privaten Flächen (überwiegend Tiefgaragen) untergebracht, teilweise wird Anwohnerparken eingeführt.
- In den Quartiersinnenhöfen wird es keine Stellplätze geben.

Für den Nachweis der Stellplätze in der Bahnstadt wurden verschiedene Ansätze einbezogen und ein ganzheitliches Parkraumkonzept erstellt.

Insgesamt werden etwa 4.500 – 5.000 Tiefgaragenstellplätze (ohne Stellplätze für Fachmärkte) in der Bahnstadt erforderlich.

Entsprechend der Bahnstadtkonzeption sind für das Wettbewerbsgebiet die überwiegende Anzahl der Stellplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern unter zu bringen. Besucher und Kurzzeitstellplätze sind, wo aus den Nutzungen ableitbar, an sinnvollen Stellen oberirdisch im Straßenraum unter zu bringen.

Für den Stellplatznachweis gilt die allgemeine Regelung des § 37 LBO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 16.04.1996 in der Fassung der Verwaltungsvorschrift vom 04.08.2003 (GABl. S. 590). Eine Möglichkeit der Stellplatzablösung gibt es nicht (§ 37 Abs. 6 Satz 1 LBO).

FAHRRADPARKEN

Neben der Notwendigkeit Fahrradabstellplätze auf den privaten Flächen zu ermöglichen, sind auch im öffentlichen Raum an geeigneten Stellen ausreichend Fahrradabstellplätze als Anlehnbügel vorzusehen und in den Unterlagen darzustellen.

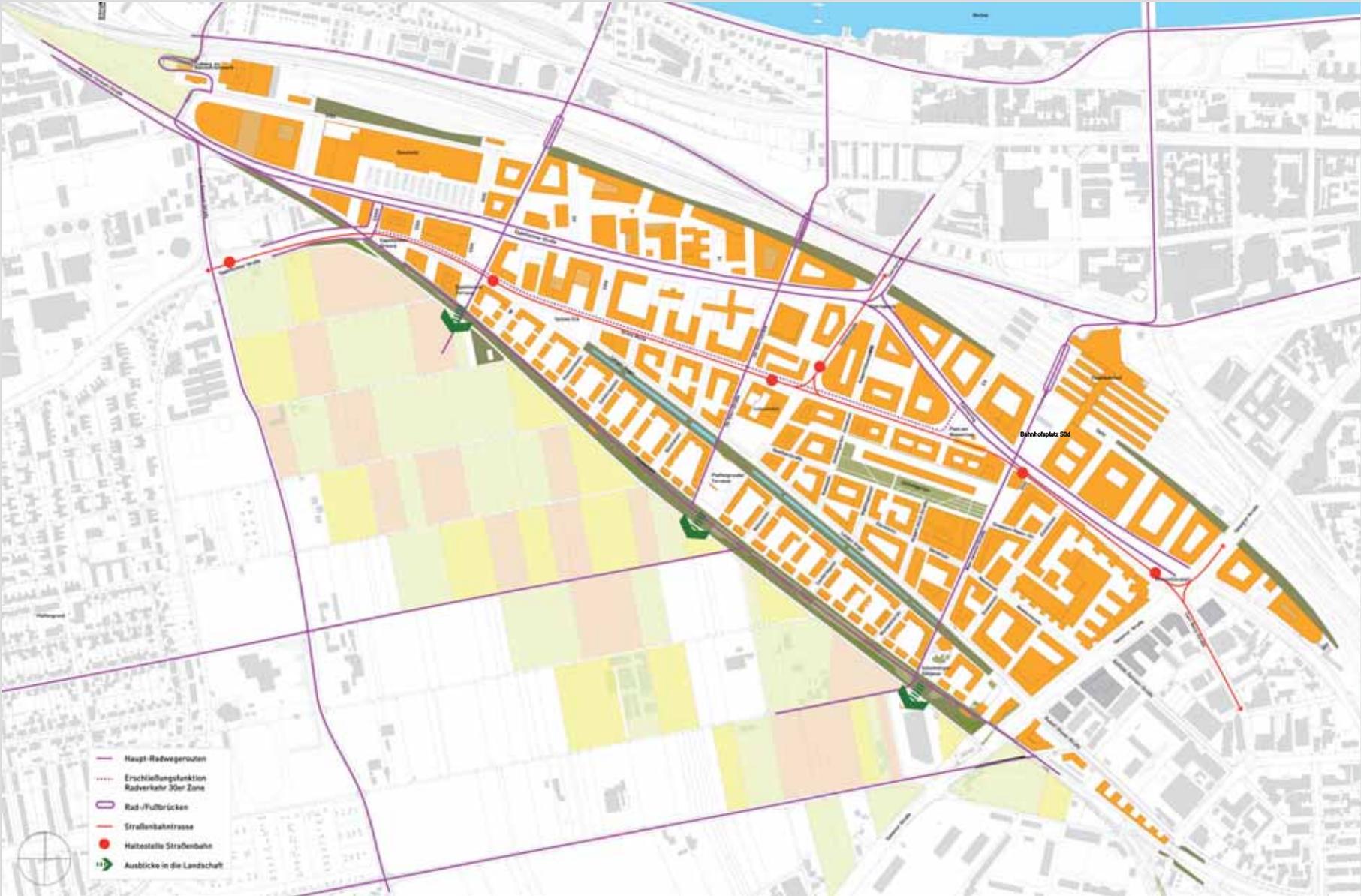
4.2.6

BARRIEREFREIHEIT

Alle Flächen in der Bahnstadt müssen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes barrierefrei sein, also „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe erreichbar und nutzbar“. Dies ist bei der Freiraumkonzeption und Erschließungsplanung zu beachten.

Lichtsignalisierte Überquerungen sind barrierefrei zu gestalten. Blindenleitsysteme an Überquerungen mit Lichtsignalanlagen sollen nach einem in Heidelberg spezifischen System ausgeführt werden, der momentan von der Stadt Heidelberg mit Behindertenverbänden entwickelt wird (ein Probelauf findet derzeit im Bereich des Bahnhofes statt). Die Führung blinder Menschen erfolgt hier mithilfe technischer Steine (EasyCross). In allen übrigen Bereichen (auch an unsignalisierten Überquerungen) sollen Materialwechsel (z.B. durch den Einsatz von Natursteinen) und keine technischen Steine zur Orientierung blinder Menschen beitragen.

→→ Lage der Straßenbahn in der Bahnstadt und Vernetzung über Radwege-
route mit Fuß-/Radbrücken



4.3 FREIRÄUME

4.3.1 FREIRAUMBEREICHE DER BAHN- STADT

PROMENADE

Im Bereich des ehem. Güterbahnhofs wird die ehem. Gleisanlage zur öffentlichen Grünanlage „Promenade“ gestaltet. Die Promenade ist ein linearer und zur angrenzenden Agrarlandschaft offener Park, der verschiedene Aufenthaltsfunktionen und unter anderem joggen, Rad fahren, spielen etc. bietet.

Die Hauptpromenade bildet der durchgehende Geh- und Radweg, unmittelbar entlang der städtebaulichen Kante der Wohnbebauung, mit angrenzenden Rasenflächen. Der öffentliche Freiraum ist durch eine durchgehende Mauer von den angrenzenden Wohnbauflächen getrennt.

Zwischen den Wohnbauflächen und der tiefer liegenden Promenade gibt es einen Höhenversatz von ca. 1 m. Die 2 m hohe Stampfbetonmauer stellt die Absturzsicherung und gleichzeitig den Abschluss vom privaten zum öffentlichen Raum dar. Die Stadtkante von Heidelberg erhält mit diesem Element eine einheitliche Grenze, die außerdem das Rückgrat der Freianlage bildet.

An der Mauer grenzt ein Promenadenweg mit 5,85 m Breite, der mit jeweils einer Zeile Granit eingefasst wird.

In der Mitte gibt es einen Zweizeiler, ausgeführt mit gebrochenem Granit, der als Blindenleitstreifen dient. Es schließen intensiv gestaltete Spiel-, Aufenthalts- und Liegeflächen an. Eine durchgängige Sitzstufe (40 cm), die gleichzeitig Abgrenzung und prägendes Freiraumelement ist, trennt den intensiv gestalteten Freiraum und extensiv gestalteten Streifraum auf Promenadenniveau, der bis an die Böschungskante heranreicht. Eine Böschung bildet den Übergang zum Pfaffengrunder Feld. Sie ist als ökologische Ausgleichsfläche mit spezieller Topographie und Substratausbildung sehr differenziert gestaltet.

Die Promenade hat eine mittlere Breite von 27 m (20-45 m), wovon weite Teile zur Absicherung naturschutzrechtlicher Belange benötigt werden. Nach Abzug von Geh- und Radweg verbleiben 13 m im Mittel (9-25 m) für eine intensive Freizeitnutzung.

Rampen und Treppen bieten im Bereich der drei Terrassen Zu- und Abgangsmöglichkeiten. Eine große Rasenrampe schließt nach Osten die Promenade ab und prägt den Stadteingang Speyerer Straße.

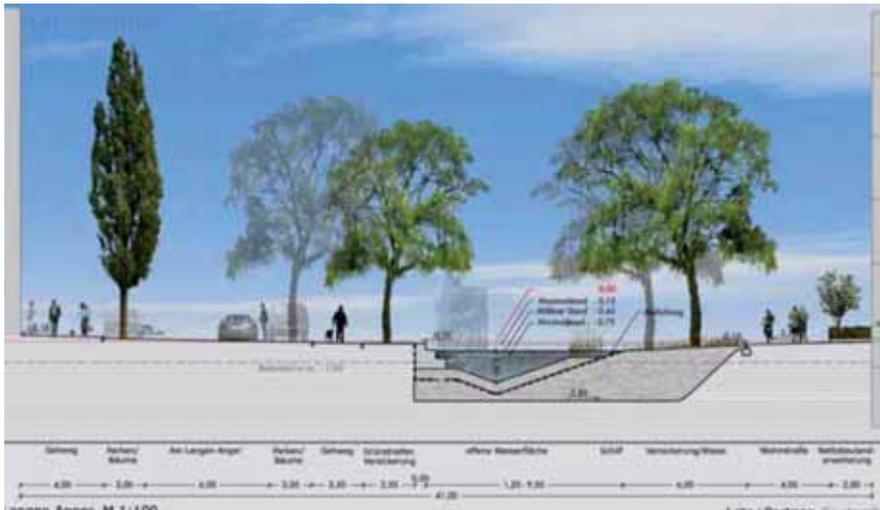
Noch vorhandene Bahnelemente wie Masten oder Stellwerkhäuschen bleiben erhalten und werden in das Konzept integriert. Die Promenade wird mit Bäumen überstellt - Kiefern und andere standortgerechte Nadelgehölze in den extensiv genutzten Bereichen und großkronige Laubbäume in den intensiv genutzten Bereichen.



→→ Planungen Latz & Partner für die Promenade



Anlage 01 zur Drucksache: 03/72/2013/BV



→→ Planungen Latz & Partner für den Langer Anger und aktueller Bau-fortschritt

LANGER ANGER

Prägendes Element des öffentlichen Freiraums „Langer Angers“ ist ein bis zu 9,50 m breites, durchgehendes Wasserbecken mit permanenter Wasserhaltung (Nachspeisung erforderlich, keine Trinkwasserqualität). Dieses Wasserbecken dient der Regenwasserrückhaltung und erfüllt gleichzeitig Erholungs- und Aufenthaltsfunktionen. Ebenso die südlich angrenzende Rasenfläche, die außerdem der Versickerung des Dachniederschlagswasser aus der angrenzenden Bebauung und den Wohnstraßen dient. Das Wasserbecken hat zur Straßenseite eine harte Kante aus Betonstufen, durch die Wasserstandsschwankungen toleriert werden können. Die andere Seite ist eher natürlich mit Vegetationsflächen und Pflanzenfilterbecken ausgebildet.

Das Niveau des Langer Angers bewegt sich durchgehend auf einer Höhe und wurde gegenüber dem Bestand angehoben, um möglichst viel Erdaushub der Gebäude wieder zu verwenden.

STRASSENÄRUME UND GRÜNE MEILE

Die Nord-Süd-verlaufenden Straßen werden von schmal- oder mittelkronigen Bäumen flankiert. Die Langer Straßen in Ost-West-Richtung hingegen, insbesondere die Grüne Meile sollen von großkronigen Bäumen geprägt werden (vgl. Bahnhofsnordseite, Friedrich-Ebert-Anlage).

PLÄTZE UND TERRASSEN

Die drei Platzflächen Eppelheimer Terrasse, Pfaffengrunder Terrasse und Schwetzinger Terrasse stellen als Öffnungen zur Stadt und Balkon zur Landschaft stadträumliche Intervalle dar und übernehmen öffentliche, zentrale Funktionen z.B. als Standort für Kita, Kiosk, Kunst, Cafés, Restaurants etc. Darüber hinaus sollen diese Orte Platz für Veranstaltungen und Kleinstaktivitäten und nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Gestaltungsthemen sind hier Baumhallen, multifunktionale Nutzbarkeit, Durchblick zum Pfaffengrund. Notwendige Zu- und Durchfahrten sind dabei zu integrieren.

AUSGLEICHSFLÄCHEN

Das Ausgleichskonzept der Bahnstadt setzt auf eingriffsmindernde Maßnahmen innerhalb der Bahnstadt, die zum Teil auch Ausgleichsfunktionen wahrnehmen sowie Ersatzmaßnahmen außerhalb der Bahnstadt. Das oberste Ziel liegt dabei auf der räumlichen und funktionalen Vernetzung der Maßnahmen innerhalb und außerhalb des neuen Stadtteils. Ein Schwerpunkt liegt insbesondere auf den Randbereichen und Übergangszonen der Bahnstadt, wo durch die Vernetzung ein qualitativ und quantitativ ausreichender Lebensraum für die gefährdeten und seltenen Tierarten geschaffen werden (Vögel, Heuschrecken und Reptilien). Die einzelnen Ausgleichsflächen und deren Beschreibung können den Wettbewerbsunterlagen entnommen werden. Für den Wettbewerb maßgeblich ist die Fläche E2 im Südwesten des Plangebietes.

Die Maßnahme umfasst die Biotopentwicklung am Südwestrand des ehem. Güterbahnhofs und grenzt an die Eppelheimer Straße. Die Flächen sind derzeit von ruderalen Grasfluren, Gestrüppen und Gehölzbeständen eingenommen. Sie werden von der Zauneidechse besiedelt. Die unmittelbar nordöstlich angrenzenden Schotterflächen zählen zu den lokalen Schwerpunkträumen der Mauereidechse sowie der besonders geschützten Heuschreckenarten.

→→ aktueller Baufortschritt Promenade und fertig gestellte Schwetzinger Terrasse



Auf der Fläche werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Rodung der Gestrüppe
- Abtrag des mit Nährstoffen angereicherten Oberbodens
- Auftrag von Schotter
- In Teilbereichen Überschüttung des Schotters mit Feingrus und Sand
- Anbringen von Gabionen und Bau von Trockenmauer-Abschnitten
- Dauerhaftes Freihalten der Böschung einschließlich der Gabionen und der Trockenmauern
- Belassen einzelner Baumgruppen.

4.3.2

OBERFLÄCHEN

Für die Bahnstadt wurde eine Oberflächentypologie entwickelt, die sich auch in den Randbereichen der Straßenbahn wieder finden sollte. Diese Oberflächentypologie (siehe Wettbewerbsunterlagen) ist mit allen Beteiligten abgestimmt, so auch mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung.

Für die Gestaltung der Plätze können auch andere Oberflächen vorgeschlagen werden. Der vorgegebene Kostenrahmen ist einzuhalten.

4.3.3

SPIELPLÄTZE

In der Bahnstadt sind bisher neben kleineren Spielplätzen in den Innenhöfen der Wohnbebauung drei Themen-Spielplätze realisiert bzw. geplant:

- „Feuerwehr“ im Bereich Promenade / Speyerer Straße
- „Eisenbahn“ im Bereich Promenade zwischen Pfaffengrunder und

Schwetzingen Terrasse

- „Bauernhof“ im Bereich Promenade zwischen Schwetzingen und Eppelheimer Terrasse

Weitere Spielbereiche sind z.B. auf der Schwetzingen Terrasse oder im Zollhofgarten geplant.

Im Realisierungsteil des Wettbewerbsgebietes sind Spielplätze mit insgesamt 2.250 qm unterzubringen. Bisher ist die Aufteilung in eine 550 qm großen Fläche auf der südlichen Platzhälfte der Eppelheimer Terrasse und in eine 1.700 qm großen Fläche am Spitzen Eck vorgesehen. Die Aufteilung kann entwurfsabhängig auch anders erfolgen und sollte im Sinne einer Spiellandschaft konzeptionell dargestellt werden. Neben den reinen Flächennachweisen geht es in dem Konzept vor allem auch um Themen und Qualitäten der Spielflächen.

Die Spielplätze sollen für Kinder aller Altersklassen nutzbar sein. Es sollen beispielbare und erkennbare Freiräume entstehen, die einen geschützten und von Verkehrsbewegungen freien Raum bieten. Es sind Angebote sowohl für kleinere, wie auch größere Kinder und Jugendliche unterzubringen.

Darüber hinaus werden generationsübergreifende Angebote begrüßt.

Das Spielangebot kann in Verbindung mit dem Thema Wasser stehen, die Gefahr des Ertrinkens muss dabei aber wirksam ausgeschlossen werden. Generell sind die Spielplätze zu möglichen Gefahrenquellen hin abzusichern.

Anlage 01 zur Drucksache: 0372/2013/BV

FAHRBAHNAUFBAU:

Gesamtstärke: 65 cm;
Belastungsklasse 3,2
Asphaltaufbau 3,5 cm (Splittmastix-asphalt; 6,5 cm Asphaltbinder; 14,0 cm Asphalttragschicht; 41,0 cm kombinierte Frostschutz- und Tragschicht aus Schottermaterial)

SEITENRAUMAUFBAU:

Gesamtstärke 55 cm (verstärkter Aufbau) Belastungsklasse 1,0
Plattenaufbau 10,0 cm (Betonplatten 3,0 cm; Bettung aus Brech-Sand-Splitt-Gemisch 42,0 cm; Kombinierte Frostschutz- und Tragschicht aus Schottermaterial in Kombination mit Pflasteraufbau 9,0 cm Natursteinpflaster; 3,0 cm Bettung aus Brech-Sand-Splitt-Gemisch; 43,0 cm Kombinierte Frostschutz- und Tragschicht aus Schottermaterial

PARKSTANDAUFBAU:

Gesamtstärke 55 cm (verstärkter Aufbau)
Belastungsklasse 1,0
Pflasteraufbau 9,0 cm Natursteinpflaster; 3,0 cm Bettung aus Brech-Sand-Splitt-Gemisch; 43,0 cm Kombinierte Frostschutz- und Tragschicht aus Schottermaterial

MATERIALANGABEN:

Parkstreifen, Bänderung, Rinne:
Kleinpflaster mit Kleinpflastersteinen 2-II DIN 18502 (90/90/90mm);
Granit, Oberfläche gesägt und gestockt;
Farbe: Mix, gelb-grau
Material Anteil: Granit Rhizao Yellow Dark 15%, Granit Rhizao Yellow Light 15%,
Granit Fouzhou Light FK hellgrau 45%, Granit Türkisch FK mittelgrau 25%

Die Aufbauten und Materialien sind analog der Da-Vinci-Straße und der Bahnstadt-Satzung gewählt worden.

OBERFLÄCHENTYOLOGIE

- Querschnitt: SplittMastixAsphalt für die Fahrbahn, Granitrinne 3 zeilig mit dem Bahnstadtgranitpflaster 9*9*9 im Pflastermix grau / gelb, 18 cm breiter Rundbord Granit bzw. Hochbord Granit, ebenfalls 18 cm breit, im Kreuzungsbereich als Rollstuhlüberfahrstein,
- Stellplätze mit Bahnstadtgranit 9*9*9 im Mix, Einfassung der Platten ebenfalls mit dem Bahnstadtgranit 9*9*9, Bahnstadtplatten von Lithonplus 40*60 cm mit entsprechender Oberfläche.
- Einfassung der Baumscheiben mit einem Anfahrerschutz Granit, 10 cm hoch und 20 cm breit.

4.3.4

MÖBLIERUNG UND BELEUCHTUNG

Neben der Oberflächentypologie wurde für die Bahnstadt auch ein Möblierungskonzept entwickelt, die sich mit Ausnahme der Plätze ebenfalls wieder finden sollte. Zur Möblierungsfamilie gehören:

- Abfallbehälter: Santo T 55 (ESE)
- Fahrradbügel: Erfurt (via futura)
- Poller: C 700 (Benkert)

In den Freiräumen der Bahnstadt werden verschiedene Bänke eingesetzt, z.B. Betonelemente mit unterschiedlichen Sitzauflagen. Die Vorgabe eines Banktyps gibt es nicht.

In der Bahnstadt wird die Leuchte Teceo, Fa. Schröder (Bahnstadtleuchte) verwendet. Ausnahmen bilden die Plätze, die individuell beleuchtet werden (so z.B. auch die Schwetzingter Terrasse).

Nachgewiesen werden sollte auch ein Standort für eine öffentliche Toilette.

4.3.5

HISTORISCHE ELEMENTE

Die prägenden Gleisstrukturen des ehem. Güterbahnhofs konnten nicht erhalten werden. Als Reminiszenz werden jedoch im Bereich des Zollhofgartens Gleisstrukturen in die Freiraumgestaltung integriert.

An der Promenade befinden sich heute noch zwei unter Denkmalschutz stehende Stellwerkhäuschen.

Im unmittelbaren Plangebiet befinden sich keine Elemente aus der früheren Nutzung, die integriert werden könnten.

4.3.6

BEPFLANZUNG

Für Bereiche der Bahnstadt wurden Pflanzkonzepte entwickelt, die den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Auswahl der Bepflanzung sollte das Grünvolumen dem Bauvolumen sowie den Straßenräumen entsprechen. Bisher ist die Verwendung von großkronigen Bäumen in den in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen vorgesehen, kleinkronigere Arten finden sich in den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen. Es ist auf standortgerechte Arten zurück zu greifen.

4.3.7

REGENWASSER

Nach § 45b (3) des Wassergesetzes (Wassergesetz für Baden-Württemberg vom 20.01.2005 und die Niederschlagswasserverordnung des Landesministeriums für Umwelt und Verkehr vom 22.03.1999) soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist. Für die Bahnstadt Heidelberg wurde vom Büro icon, Mainz ein „Wasserwirtschaftliches Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung“ erstellt. Das Konzept liefert für nichtöffentliche Bereiche die Einteilung in vier Flächentypen der Niederschlagswasserbewirtschaftung:



- Fachmarktzentrum und Gewerbe: Niederschlagswasser wird weitgehend auf Flächen innerhalb der Baufelder verbraucht und versickert, für seltene Ereignisse sind Überlaufflächen vorgesehen.
- Wohnterrasse und Baufelder am Langen Anger: Niederschlag wird zu 50 % auf den Baufeldern und zu 50 % im öffentlichen Bereich versickert.
- Baufelder (gewerblich) mit mittel- und langfristigem Bestand: Auf den im Bestand genutzten Flächen werden langfristige Zug- und Abzugsmöglichkeiten zu Verbrauch und Versickerung von Niederschlagswasser geschaffen. Niederschlagsspitzen, die seltener als einmal pro Jahr auftreten, können in den öffentlichen Regenwasserkanal abgeleitet werden.
- Bereich Bahnhof-Südseite und anschließende Baufelder: Mit dem Anschluss begrünter Dachflächen an Rigolen und begleitenden Maßnahmen wird die Hälfte des Niederschlagswassers (bezogen auf Starkregen, die häufiger als einmal in fünf Jahren auftreten) zur Versickerung gebracht. Das übrige Regenwasser fließt in das vorhandene Kanal-Mischsystem.
- Die im öffentlichen Bereich liegenden intensiv genutzten Verkehrsflächen werden an die Kanalisation angeschlossen. Eine Ausnahme bildet der Straßenzug „Am Langen Anger“, der in die dort anschließenden Sickermulden entwässert.
- 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 gleichermaßen auf bereits bestehende und zukünftig zu entwickelnde Strukturen der Bahnstadt ein.

Es gibt für die Baufelder jeweils einen Rahmen vor, der für die spätere planerische Umsetzung innerhalb der einzelnen Baufelder ausreichend Gestaltungsspielraum bietet. Das Regenwasserkonzept wird den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.

4.3.8 NATURSCHUTZ- UND AUSGLEICHSKONZEPT

Das Ausgleichskonzept setzt sich aus eingriffsmindernden Maßnahmen innerhalb der Bahnstadt, die zum Teil auch Ausgleichfunktionen 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.

Das ehemalige Bahnareal bot vielen seltenen Tieren und Pflanzen ideale Lebensräume. Sie kamen dort teilweise in großer Anzahl vor, wie beispielsweise Vögel, Eidechsen, Bienen, Heuschrecken und Schmetterlinge. Einige dieser Tierarten sind durch das Naturschutzgesetz streng geschützt, sodass sie in entsprechend große und speziell für sie hergerichtete Ersatzbiotope umgesiedelt werden mussten.

Da diese Maßnahmen allein aber nicht ausreichend waren, um die gravierenden Eingriffe in die Lebensräume auszugleichen, werden auch in den Bebauungsplänen für die zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächen Auflagen erforderlich.

Festsetzungen in den Bebauungsplänen für private Bauvorhaben:

- 66 % extensive Dachbegrünung (als Teil des artenschutzrechtlichen Ausgleichs).
- Überwiegend standortgerechte und heimische Laubgehölze auf privaten Flächen.

Für die Herstellung der extensiven Dachbegrünung als Teil des artenschutzrechtlichen Ausgleichs hat die Stadt Heidelberg einen „Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg“ entwickelt, der bei der Herstellung und Unterhaltung zu berücksichtigen ist.

4.4 UNTERGRUND

Der Untergrund besteht in weiten Bereichen aus aufgeschüttetem Material (Kies, Sand), unter dem in zwei bis drei Meter Tiefe eine gering durchlässige Schluffschicht liegt. Der Schluff wird als tonig, stark feinsandig, mit einem kf-Wert von 6×10^{-7} m/s für die Wasserdurchlässigkeit beschrieben. Die ca. zwei Meter mächtige Schluffschicht schließt nach unten an gut durchlässige Kies- und Sand-schichten (kf-Wert 3×10^{-4}) an, die bis in das Grundwasser reichen, dessen Pegel zwölf bis fünfzehn Meter unter dem Gelände des Plangebietes liegt.

4.5 ALTLASTEN

Bei ausgedehnten Bodenuntersuchungen wurden in oberen Bodenschichten an verschiedenen Stellen der Bahnstadt Altlasten lokalisiert. Schwerpunkte bisheriger Befunde liegen im Bereich westlich und südlich des Zoffhofgartens sowie auf einzelnen Grundstücken an der Eppelheimer Straße.

Die bisherige und die in Teilbereichen andauernde Nutzung (Güterverladung, Kfz-Gewerbe, Öl-Tanklager, Schrottplatz) und die Tatsache der umfangreichen anthropogenen Aufschüttung legen nahe, in Verbindung mit den bisherigen Befunden in allen Bereichen des Plangebietes mit Schadstoffbelastungen des Bodens zu rechnen.



Für alle Anlagen zur Versickerung ergibt sich daraus, dass entweder über die vorliegenden Erkundungen hinaus durch aufwändige Untersuchungen die Unbedenklichkeit des Untergrundes nachgewiesen werden muss oder für die zu durchsickernde Fläche ein Bodenaustausch bis 2 m Tiefe, in Verdachtsfällen oder bei entsprechenden Befunden auch deutlich tiefer, vorzunehmen ist.

Mit Kampfmitteln bzw. Blindgängern ist zu rechnen, da Teile des Plangebietes im 2. Weltkrieg bombardiert wurden.

4.6 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

ABWASSER

Im Wettbewerbsgebiet werden von E4₁ ausgehend in der Grünen Meile rechts und links der Straßenbahntrasse Mischwasserkanäle der Dimension DN 400 -700 verlegt.

Die genaue Lage ist noch nicht abschließend mit den Versorgungsträgern abgestimmt, wird aber im Fahrplanraum sein. In der Straße S XIX werden diese Kanäle in einen DN 800 Kanal zusammengeführt und Richtung Eppelheimer Straße vor dem Bauhaus in die dortigen Kanäle geleitet. Die restlichen Straßenflächen S XIII und S XVIII erhalten DN 300 Zuführungskanäle in der Fahrbahn.

Südlich von ED 6 verläuft ein Bestandssammler DN 500 in der vorgesehenen Grünfläche „Verlängerung Promenade“, der erhalten werden muss. Bestehende Kanäle um und in ED 6 müssen in die Eppelheimer Straße, Bereich heutige Brücke verlegt werden.

Die Platzentwässerung Eppelheimer Dreieck, Eppelheimer Terrasse und Spitzes Eck kann im Rahmen des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes örtlich in die umliegende Straßen-

kanäle erfolgen und ist in die hydraulischen Dimensionierung der Kanäle mit eingeflossen.

Ein Hauptsammler befindet sich zudem in etwa 10 m Tiefe im Bereich des Spitzen Ecks. Dieser muss erhalten bleiben. Die Lage ist den Wettbewerbsunterlagen zu entnehmen.

Über die Dimensionierungsplanung (siehe Wettbewerbsunterlagen) hinaus können zum jetzigen Planungsstadium keine genaueren Trassenaussagen bereitgestellt werden.

STROMVERSORGUNG

Die finale Anordnung und Anzahl der Leerrohrsysteme lässt sich erst im Zuge der konkreten Planungen definieren und hängt letztlich von den angemeldeten Leistungsbedarfen der jeweiligen Quartiere ab. Grundlegende Anforderungen sind grob definiert und liegen den Wettbewerbsunterlagen bei. Zu beachten ist, dass zwei Trafostationen im Plangebiet zu errichten sind:

- T 1: im Einzugsbereich der Baufelder ED3₃, ED4₁, ED4, W1₁, W1₂, W1₃ mit mind. 2x1.000 kVA-Trafo
- T2: im Einzugsbereich der Baufelder ED6, ED7, ED 3, ED5 mit mind. 2x 1000 kVA-Trafo

Die Trafostationen (6,60 m x 3,30 m) sind jeweils auf den Baufeldern unterzubringen bzw. in die Bebauung zu integrieren.

4.7 ENERGIEKONZEPT

Die Bahnstadt entwickelt sich als energieeffizienter und zukunftsweisender Stadtteil. Dazu gibt es drei zentrale Strategien:

1. Reduzierung des Energieverbrauchs
2. Optimale Energieversorgung mit Erneuerbaren Energien
3. Integration des Themas Energie in die Gesamtplanung und Umsetzung

Es wurde ein Energiekonzept vom Büro ebök, Tübingen (5.11.2007) erstellt, welches zusammen mit weiteren Vereinbarungen zwischen Stadt Heidelberg, Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und Heidelberger Stadtwerke am 03.04.2008 vom Heidelberger Gemeinderat beschlossen wurde. Die wichtigsten Aspekte sind:

Die Neubebauung der Bahnstadt erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard (Heizwärmebedarf von 15kWh/ m²a). Ausnahmen vom Passivhausstandard sind dort möglich, wo diese technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dies kann insbesondere im gewerblichen Bereich der Fall sein, wenn die Verbrauchsschwerpunkte nicht bei der Wärme, sondern beim Strom oder der Kühlung liegen. In diesen Fällen soll durch nutzungsspezifische Energieeffizienzkonzepte eine vergleichbare Umweltbilanz erzielt werden. Bei Sanierungen von Bestandsgebäuden wird der EnerPHit Standard empfohlen.

Die Wärmeversorgung der Bahnstadt erfolgt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Die Heidelberger Stadtwerke GmbH ist dabei Trägerin der Heidelberger Fernwärmeversorgung. Am nördlichen Rand der Bahnstadt wird im Herbst 2013 auf dem Stadtwerke-Gelände ein Holz-Heizkraftwerk in Betrieb genommen. Diese Kraftwerk erzeugt Wärme und Strom für die Bahnstadt. Die Bahnstadt wird somit zu 100% mit Erneuerbaren Energien versorgt.

Für die Bahnstadt wurde gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH) ein Stromsparkonzept entwickelt, das als integrales Planungsinstrument zur Anwendung kommen sollte und insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes beinhaltet.

Die Stadt Heidelberg und die EGH bieten Beratungsangebote für Bauherren an und stellt zudem Fördermittel für den Bau von Passivhaus-Wohngebäuden zur Verfügung.

4.8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Teilnehmer müssen eine wirtschaftliche Realisierung und Unterhaltbarkeit der Freiflächen gewährleisten. Für befestigte Platzflächen sowie Straßenflächen im Realisierungsteil bedeutet das die Einhaltung eines verbindlichen Kostenrahmens von 140 Euro / qm Nettobaukosten (zzgl. Beleuchtung, Nebenkosten und Mehrwertsteuer; d.h. insgesamt ca. 215 Euro / qm).

Darin enthalten sind:

- der Oberbau ab Planum
- die Oberflächen mit Rinnen, Einläufe und Kanalanschlüsse, Bordsteine, Grünflächen, Bepflanzung, Bäume, Anfahrtschutz, etc.
- Wasserbecken, Regenrückhaltebecken (ohne Rigolen)
- Möblierung (Poller, Bänke, Papierkörbe, etc.)
- Kennzeichnungen, Verkehrsschilder
- alle Anlagen der Spielplätze (Spielgeräte)
- provisorische Befestigungen zu den Baufeldern

Nicht enthalten sind die Kosten für die

- Straßenbahn (Trasse, Masten, Randbefestigungen, Überquerungen, Ampelanlagen, Haltestellen etc.)
- Kanäle, Schachtbauwerke, Bodenaushub und Verfüllung für die Kanäle
- Versickerungsanlagen - Rigolen
- Bodenmanagement: Abtrag der Mieten für zu verlagernden Bodenaushub
- Leitungsverlegungen inkl. Bodenarbeiten
- Stützmauern zu Privatgrundstücken, vorübergehende Absturzsicherungen

Die Konzepte sind vor dem Hintergrund eines ressourcenschonenden Unterhalts sowohl in Hinblick auf Vandalismusanfälligkeit, Pflegeaufwand und Folgekosten zu konzipieren.

→ 5. HINWEISE AUS DER BÜRGERINFORMATION

5.1 BÜRGERINFORMATION

Am 17.09.2013 fand die erste von zwei Veranstaltungen zur Bürgerinformation zum Wettbewerb „Freiraum Bahnstadt West“ statt. Hier hatten interessierte Bürger die Möglichkeit sich über den Ablauf und Inhalt des Wettbewerbs zu informieren und zudem Anregungen und Hinweise zu äußern, die in die Aufgabe mit einfließen sollten.

In der zweiten Bürgerinformationsveranstaltung am 24.09.2013 wurde dann der Inhalt der Auslobung vorgestellt und berichtet, inwiefern die Hinweise aus der letzten Veranstaltung aufgenommen wurden.

5.2 ANREGUNGEN UND HINWEISE AUS DER BÜRGERSCHAFT

Folgende Anregungen wurden aus der Bürgerschaft mitgeteilt:

- In den Erschließungskonzepten im Wettbewerb ist darauf zu achten, dass so wenig Verkehr wie möglich in die Grüne Meile gelegt wird. Dieser sollte eher auf der Eppelheimer Straße geführt werden. Zudem ist durch geeignete Maßnahmen eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer in der Grünen Meile zu verhindern.
- Im Bereich der Henkel-Teroson-Straße / Eppelheimer Dreieck sollte ein baulich markanter Eingang formuliert werden.
- Die Baufelder im Wettbewerbsgebiet sollten aus städtebaulicher Sicht heterogener gestaltet werden, als die heute in Umsetzung befindlichen Bereiche beidseits des Langen Angers. Dies betrifft Höhen, Kubaturen und Architekturen. Eine Monotonie sollte verhindert werden.
- Städtebau und Architektur sollen langlebig sein. Quartiere sollen gebildet werden.
- Die Freiflächen im Wettbewerbsgebiet sollten heterogen gestaltet werden und ein vielfältiges Angebot für die verschiedenen Bewohner und Besucher der Bahnstadt bieten.
- Es sollten Flächen für Außengastronomie vorgesehen werden, um die öffentlichen Räume der Bahnstadt mit Leben zu füllen.
- Die Plan- und Bauzeit der öffentlichen Räume ist zu optimieren, so dass die Plätze und Freiflächen zeitnah von den Anwohnern und Besuchern genutzt werden können. Zudem sollte beachtet werden, dass die Bewohner durch die Baumaßnahmen nicht zu stark beeinträchtigt werden, etwa durch Lärm oder Staub.
- Es soll eine lebendige Bahnstadt entstehen, mit städtebaulich, architektonischen Strukturen, die unterschiedlichste und innovative Nutzungen ermöglichen und mit belebten Freiräumen.



→ 6. ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

6.1 ALLGEMEINES

Der Durchführung des Wettbewerbs liegt die Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013), in der Fassung vom 31.1.2013 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist (§ 2 Abs. 4 RPW). An der Vorbereitung der Auslobung hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt (§ 2 Abs. 4 RPW). Die Auslobung wurde dort unter der Nr. 2013-X-XX registriert. Auslober, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligte erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an.

6.2 AUSLOBER UND WETTBEWERBSKOORDINATION

Auslober des Wettbewerbsverfahrens:

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG als Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg
Mönchgasse 5,
69117 Heidelberg

Wettbewerbskoordination:
FALTIN+SATTLER
FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14,
40231 Düsseldorf

6.3 WETTBEWERBSGEGENSTAND

Gegenstand des Wettbewerbs ist die freiraumplanerische Gestaltung eines ca. 2,4 ha großen Teilabschnitts der „Grünen Meile“ in der Bahnstadt Heidelberg (als Realisierungsteil), sowie die Weiterentwicklung der städtebaulichen Perspektive des westlichen Planbereiches (als Ideenteil). Die Wettbewerbsaufgabe ist in den Kapiteln 1 bis 5 dieser Auslobung ausführlich beschrieben.

6.4 WETTBEWERBSART, ZULASSUNGSBEREICH UND SPRACHE

Der Wettbewerb wird als nicht offener Realisierungswettbewerb in zwei Bearbeitungsphasen mit max. 12 Teilnehmern in der ersten Phase und max. 5 Teilnehmern in der zweiten Phase durchgeführt. Dem Wettbewerb wurde ein EU-weites Bewerbungsverfahren zur Auswahl der Teilnehmer vorgeschaltet. Die Wettbewerbsbekanntmachung vom 01.08.2013 war im EU-Amtsblatt unter der Veröffentlichung ID 2013-105511 bekannt gemacht. Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA. Die Wettbewerbsprache ist deutsch.

6.5 HINWEISE ZUM ABLAUF WETTBEWERBSPHASE 1 UND 2

6.5.1 SCHRIFTLICHE RÜCKFRAGEN

Schriftliche Rückfragen zur Auslobung können zu den bis unter Pkt 9 definierten Terminen ausschließlich per E-Mail an das Betreuungsbüro unter folgender E-Mail Adresse gestellt werden:
wb_hd@fsw-info.de

Die Fragen müssen sich auf die Gliederungsnummern der Auslobung beziehen. Die beantworteten Rückfragen aller Teilnehmer werden Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten im Anschluss an das Rückfragenkolloquium zur Verfügung gestellt.

6.5.2 ANONYMITÄT

Beide Wettbewerbsphasen sind anonym. Alle Wettbewerbsunterlagen sind zu den Abgabeterminen beider Wettbewerbsphasen anonym - ohne Hinweise auf die Verfasser - einzureichen. Als Absender ist die Adresse:

FALTIN + SATTLER
FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort „Wettbewerb Freiraum
Bahnstadt West“
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben. Die einzureichenden Leistungen (Pläne, Abgabedokumente) sind hierzu mit einer sechsstelligen Kennzahl zu kennzeichnen.

Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von max. 6 cm Breite und max. 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen. Alle weiteren Schriftstücke sowie die CD 1 „Plandaten“ und CD 2 „Verfassererklärung“ sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen.

Die Verfasserklärung ist zusammen mit der CD 2 „Verfassererklärung“ in einem neutralen, verschlossenen Umschlag einzureichen - auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen. Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfasser durch Tarnzahlen ersetzen.

Alle geforderten digitalen Daten auf der Abgabe-CD sind wie folgt zu kennzeichnen: Kennzahl_Dateiname.Dateityp (Beispiel:
123456_Blatt1.TIF)

6.5.3 ANONYME E-MAIL-ADRESSE

Für den Fall, dass z.B. bei der Abgabe die Unterlagen der Teilnehmer durch Versand stark beschädigt oder digitale Daten nicht lesbar sind, ist von jedem Teilnehmer eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl des Teilnehmers anzulegen, dem das Kürzel „hd“ vorangestellt ist (z.B.: hd_123456@domain.net) und dem Betreuungsbüro auf einem gesondertem DIN A4-Blatt mit den Abgabeunterlagen mitzuteilen. Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym. Der Teilnehmer hat zudem sicherzustellen, dass er über diese Adresse mindestens fünf Tage nach den Abgabe-

terminen ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

6.5.4 EINLIEFERUNG (SUBMISSION)

Die Termine und Orte für die Abgabe der Wettbewerbsbeiträge in beiden Wettbewerbsphasen sind der Terminübersicht zu entnehmen. Spätestens zu den genannten Zeitpunkten (Submissionstermin) müssen die Pläne (jeweils kostenfrei für den Auslober) bei den dort aufgeführten Adressen eingehen. Es gilt dabei der Eingangsvermerk, nicht der Poststempel. Das Versandrisiko liegt beim Teilnehmer.

6.5.5 RÜCKSENDUNG DER UNTERLAGEN UND PROTOKOLLVERSAND

Die Wettbewerbsunterlagen (Pläne) aller Teilnehmer werden abweichend § 8 Abs. 4 RPW nach Abschluss des Wettbewerbs nicht zurückgeschickt und verbleiben u.a. für geplante Ausstellungen im Besitz des Auslobers. Der Transportaufwand ist im Vergleich zu den Druckkosten der geforderten Leistungen bzw. Pläne zu hoch.

Alle Wettbewerbsteilnehmer erhalten nach Abschluss des Wettbewerbs (nach der 2. Wettbewerbsphase) ein vollständiges Preisgerichtsprotokoll, so wie es auch zur Ausstellungseröffnung veröffentlicht wird. Mit Abschluss des Wettbewerbes wird auch das Protokoll der Preisgerichtssitzung der Phase 1 versandt.

6.5.6 WETTBEWERBSPHASE 2

Im Anschluss an die erste Wettbewerbsphase wird eine vom Preisgericht definierte Auswahl von max. 5 Teilnehmern für die zweite Wettbewerbsphase zugelassen.

Der Auslober stellt den Teilnehmern bei Bedarf Hinweise zur weiteren Bearbeitung in Wettbewerbsphase 2 und/oder präzisierete bzw. zusätzliche Unterlagen und technische Informationen in Ergänzung der Auslobung zur Verfügung.

Die Abgabe der Arbeiten der zweiten Wettbewerbsphase erfolgt anonym. Der Abschnitt 6.5.2 gilt entsprechend.

6.6 ZULASSUNG UND BEURTEILUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN

6.6.1 ZULASSUNG DER ARBEITEN

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingerecht eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, werden protokolliert.

Es gibt keine bindenden inhaltlichen Vorgaben, die bei Nichterfüllung zum Ausschluss der Arbeit führen würden.

6.6.2 BEURTEILUNGSKRITERIEN (PHASE 1 UND 2)

Die Wettbewerbsbeiträge werden in beiden Wettbewerbsphasen nach folgenden Kriterien beurteilt:

- Konzeptionelle Qualität
- Städtebauliche und freiräumliche Qualität
- Qualität der Spielflächenkonzepte
- Gestalterische Qualität und Identität
- funktionale Qualität / Erfüllung der funktionalen Anforderungen (u.a. Verkehrsfunktionen, Freiraumfunktionen)
- Ersteinschätzung Wirtschaftlichkeit
- Realisierbarkeit
- Nachhaltigkeit und Flexibilität

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren und eine Gewichtung vorzunehmen.

6.7 PRÄMIERUNG

Für den Wettbewerb steht insgesamt eine Wettbewerbssumme von brutto 73.000 EUR (inkl. 19% MwSt.) zur Verfügung.

Folgende Verteilung ist vorgesehen:

1. Preis: 29.200,- EUR brutto /
24.537,82 EUR netto

2. Preis: 18.250,- EUR brutto /
15.336,13 EUR netto

3. Preis: 10.950,- EUR brutto /
9.201,68 EUR netto

zwei Anerkennungen á 7.300,-
EUR brutto / 6.134,45 EUR netto

Das Preisgericht ist berechtigt, die Wettbewerbssumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen. Die Wettbewerbssumme kommt dabei immer zur Ausschüttung.

6.8 EIGENTUM UND URHEBERRECHT

Wettbewerbsarbeiten dürfen vom Auslober veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern.

6.9

BEAUFTRAGUNG

Der Auslober wird – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes – unter den in § 8 Abs. 2 RPW 2008* genannten Voraussetzungen einem der Preisträger die für die Umsetzung und weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfes notwendigen weiteren Planungsleistungen, hier § 39 HOAI Leistungsbild Freianlagen für den Realisierungsteil (in Bauabschnitten) in der Regel bis Leistungsphase 5 sowie § 47 HOAI Leistungsbild Verkehrsanlagen für den Realisierungsteil (in Bauabschnitten) in der Regel bis Leistungsphase 5 übertragen, sofern

- kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht,
- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert werden soll.

Darüber hinaus stellt der Auslober in Aussicht weitere Leistungsphasen zu beauftragen.

Der Auslober wird nach § 5 Abs. 2 c VOF mit allen Preisträgern im Nachgang des Wettbewerbs über den Auftrag verhandeln. Die dabei anzuwendenden Auftragskriterien und ihre Gewichtung werden nach Abschluss des Wettbewerbs festgelegt und den zum VOF Verhandlungsverfahren aufgeforderten Teilnehmern mitgeteilt. Das Wettbewerbsergebnis geht dabei zu 50% in die Gewichtung ein.

Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Im Falle einer Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmer bis zur Höhe des Bearbeitungshonorars und des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsestwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum 01.07.2013 das Landestariftreue- und Mindestlohngesetz in Kraft getreten ist. Dieses enthält umfangreiche Vorgaben für die Vergabe von Aufträgen und gilt auch für freiberufliche Leistungen. Bieter sowie deren Nachunternehmen und Verleihunternehmen, soweit diese bereits bei Angebotsabgabe bekannt sind, haben die erforderlichen Verpflichtungserklärungen gemäß § 3 Absatz 1 bis 3 (Tariftreueerklärung) oder § 4 Absatz 1 (Mindestentgelterklärung) abzugeben.

*Hinweis: Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat am 24.07.2013 beschlossen, dass bei Planungswettbewerben im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe von Planungsleistungen nach der Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) die Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) in der Fassung vom 31.01.2013 (Bundesanzeiger vom 22.02.2013, RPW 2013) mit Ausnahme von § 8 Absatz 2 anzuwenden. § 8 Absatz 2 wird in der Fassung vom 12.09.2008 (Bundesanzeiger vom 28.11.2008, RPW 2008) angewandt.

6.10

ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS

6.10.1

BEKANNTGABE DES ERGEBNISSES UND AUSSTELLUNG

Der Auslober wird das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung den Teilnehmern, durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald wie möglich bekannt machen.

6.10.2

AUSSTELLUNG

Alle Wettbewerbsarbeiten werden öffentlich ausgestellt. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

6.10.3

NACHPRÜFUNG

Die Entscheidungen des Preisgerichtes in der Sache sind endgültig, sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung. Die Möglichkeit der Nachprüfung besteht nur durch die Vergabekammer Baden-Württemberg.

6.11

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch den Auslober sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zur Verfügung gestellt worden sind. Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung des Auslobers sowie der FAL-TIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

→ 7. LEISTUNGEN

7.1 WETTBEWERBSLEISTUNGEN PHASE 1

7.1.1 PRÄSENTATIONSBLÄTTER 1 UND 2 „IDEE“

2 Blätter im Format DIN A0 (gerollt) - Querformat

Auf diesen Blättern sind mindestens darzustellen:

- städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan Ideen- und Realisierungsteil (Maßstab 1:1.000) mit Darstellung der Gebäude (Dachaufsicht), mit Angabe der Geschosse, Darstellung der Freiräume, Aussagen zur Vernetzung, sowie zur Erschließung (einschließlich ruhender Verkehr und ÖPNV)
- eine systematische Schnittansicht in Ost-West-Richtung Maßstab 1:1.000 zur Verdeutlichung der vorgeschlagenen Höhenentwicklung
- Darstellung der Freiraumtypologien Realisierungsteil für drei Detailausschnitte 1:500:
 - Eppelheimer Dreieck,
 - Eppelheimer Terrasse
 - und Spitzes Eckdazu je ein Nord-Süd-Schnitt 1:500 mit Angaben von Gelände- und Gebäudehöhen

- eine Vogelperspektive aus Richtung Eppelheimer Dreieck
- zum Verständnis notwendige Angaben zu Oberflächen, Materialität, Gestaltungsprinzipien
- Alle nötigen Grafiken/Schemata zur Erläuterung des Konzeptes
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zur Idee (auf den Plänen)

7.1.2 ERLÄUTERUNGSBERICHT

Erläuterungsbericht auf max. 1 DIN A 4 Seiten. Mit Aussagen zur entwurfsleitenden Idee (Städtebau und Freiraum) als Word-Datei.

7.1.3 PRÜFBLÄTTER

(freie Formatwahl - gefaltet auf DIN A4, einseitig bedruckt)
Auf den Prüfblättern (freie Anzahl) sind mindestens folgende Angaben darzustellen:

- Städtebauliche Kennwerte (Maßstab 1:2.000): Nachvollziehbarer rechnerischer Nachweis der überbauten Flächen, Freiflächen und Verkehrsflächen. Angabe der BGF je Baustein unter Nutzung des Farbcodes aus dem Flächenblatt. Lage/Anzahl der Stellplätze.

7.1.4 DIGITALE ABGABEDATEN - CD 1 „PLANDATEN“

Es ist eine Daten-CD im Format ISO 9660 mit anonymer Kennzeichnung der Daten: Kennzahl_Dateiname.Dateityp (Beispiel: 123456_Blatt1.TIF) und folgendem Inhalt einzureichen:

- Erläuterungstext als Word-Datei
- Berechnungsbogen mit allen Flächenkennwerten entsprechend Formblatt „Flächen“ als Excel-Tabelle
- Präsentationsblätter (PDF)
- Prüfblätter (PDF)
- Flächenblatt 1 (Excel-Tabelle)
- Alle Plandaten der Präsentationsblätter in Originalgröße mit einer Auflösung von mind. 200 dpi. Die Dateien sind zwingend als PDF abzuspeichern.
- Bild- und Präsentationsdaten (TIFF oder JPEG): Animationen, Perspektiven, etc. sind als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als TIFF (LZW komprimiert) oder JPEG (maximale Qualität)

7.1.6 UMSCHLAG „VERFASSERERKLÄ- RUNG“ UND “CD 2 - VERFASSER“

Separater Umschlag im Format DIN A4, nur mit Kennzahl versehen und mit folgendem Inhalt:

- CD 2 „Verfassererklärung“ (Format ISO 9660) mit: Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Berater mit Vor- und Nachnamen, Büroanschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ als Word-Datei
- Ausdruck Formblatt „Verfassererklärung“ Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Berater mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

7.1.7 PLANSATZ VORPRÜFUNG

in zweifacher (2x) Ausfertigung:

- Präsentationsblätter farbig auf DIN A4-Größe gefaltet
- Präsentationsblätter auf DIN A3 verkleinert
- Prüfblätter farbig auf DIN A 4-Größe gefaltet
- ausgedruckter Erläuterungsbericht

- ausgedrucktes Flächenblatt als Exeltabelle
- ausgedruckter und ausgefüllter Vordruck "Flächen"

in einfacher (1x) Ausfertigung:

- DIN A4 Blatt mit Angabe der anonymen Email-Adresse

7.2 WETTBEWERBSLEISTUNGEN ZUR PHASE 2

7.2.1 PRÄSENTATIONSBLÄTTER

Insgesamt 4 Blätter im Format DIN A0 (gerollt) – Querformat, mit den benannten Inhalten:

PRÄSENTATIONSBLATT 1 „STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHE IDEE“

- städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan mit Darstellung von Ideen- und Realisierungsteil mit Darstellung der Gebäude (Dachaufsicht), mit Angabe der Geschosse, Darstellung der Freiräume, Aussagen zur Vernetzung, sowie zur Erschließung (einschließlich ruhender Verkehr und ÖPNV) (Maßstab 1:500)
- Eine systematische Schnittansicht in Ost-West-Richtung Maßstab 1:500
- Eine Vogelperspektive aus Richtung Eppelheimer Dreieck
- Spielflächenkonzeption (Darstellung nach Wahl)
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zum Konzept (auf den Plänen)

PRÄSENTATIONSBLATT 2 „TEILBE-REICH SPITZES ECK“

- Freiraumplanerischer Gestaltungsplan für das Spitze Eck mit Aussagen zu Material, Bodenbelägen, Mobiliar, Illumination, Bepflanzung (Maßstab 1:200)
- mind. ein dazugehöriger Schnitt in Nord-Süd-Richtung nach Vorgabe (Maßstab 1:200) unter Angaben von Geländehöhen
- mind. eine Fußgängerperspektive (nach Wahl)
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zum Konzept u.a. auch Angaben zu verwendeten Oberflächenmaterialien, Möblierungselementen, etc.

PRÄSENTATIONSBLATT 3 „TEILBE-REICH EPPELHEIMER TERRASSE“

- Freiraumplanerischer Gestaltungsplan für die Eppelheimer Terrasse mit ersten Aussagen zu Material, Bodenbelägen, Mobiliar, Illumination, Bepflanzung (Maßstab 1:200)
- mind. ein dazugehöriger Schnitt in Nord-Süd-Richtung nach Vorgabe (Maßstab 1:200) unter Angaben von Geländehöhen
- mind. eine Fußgängerperspektive (nach Wahl)

- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zum Konzept u.a. auch Angaben zu verwendeten Oberflächenmaterialien, Möblierungselementen, etc.

PRÄSENTATIONSBLATT 4 - „EPPELHEIMER DREIECK - BAHNSTADTEINGANG“

- Freiraumplanerischer Gestaltungsplan zum Eppelheimer Dreieck mit Aussagen zu Material, Bodenbelägen, Mobiliar, Illumination, Bepflanzung (Maßstab 1:200)
- mind. ein dazugehöriger Schnitt in Nord-Süd-Richtung nach Vorgabe (Maßstab 1:200) unter Angaben von Geländehöhen
- mind. eine Fußgängerperspektive (nach Wahl)
- Darstellung weiterer zum Verständnis notwendiger Schemata, Schnitte, Perspektiven oder exemplarischer Details zu Material, Möblierung, Beleuchtung, Bepflanzung zum Gesamtentwurf

7.2.2

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Erläuterungsbericht auf max. 4 DIN A4 Seiten. Mit Aussagen zur entwerfungsleitenden Idee als Word-Datei.

Zudem soll der Text des Erläuterungsberichts entsprechend der Gliederungspunkte Aussagen zu den unten aufgeführten Inhalten beinhalten:

- Städtebau
- Freiraum einschließlich Aussagen zu Gestaltungsprinzipien, Materialität u. Illumination
- Verkehr
- Straßen- und Tiefbau

7.2.3

PRÜFBLÄTTER

(freie Formatwahl, gefaltet auf DIN A4, einseitig bedruckt)

Auf den Prüfblättern (freie Anzahl) sind mindestens folgende Angaben darzustellen:

- Städtebauliche Kennwerte (Maßstab 1:2.000): Nachvollziehbarer rechnerischer Nachweis der überbauten Flächen, Freiflächen (öffentlich und privat) und Verkehrsflächen. Angabe der BGF je Baustein unter Nutzung des Farbcodes aus dem Flächenblatt.
- Kosten Realisierungsteil (Maßstab 1:2.000): Nachvollziehbarer Nachweis der Grundlage der Kostenberechnung (Flächenbilanz inkl. Materialien, etc.)

7.2.4

KOSTEN

Es ist eine Kostenberechnung für die Freiflächen des Realisierungsteils nach DIN 276, Kostengruppen 200-600 zu erbringen. Hierzu sind Flächenangaben, Einheitspreise etc. nachvollziehbar aufzuschlüsseln.

7.2.5

DIGITALE ABGABEDATEN - CD 1 „PLANDATEN“

Daten-CD im Format ISO 9660 mit anonymer Kennzeichnung der Daten: Kennzahl_Dateiname.Dateityp (Beispiel: 123456_Blatt1.TIF) und folgendem Inhalt:

- Erläuterungstext als Word-Datei
- Berechnungsbogen mit allen Flächenkennwerten entsprechend Formblatt Flächen 2 als Excel-Tabelle
- Kostenberechnung als Exeltabelle
- Präsentationsblätter (PDF)
- Prüfblätter (PDF)
- Alle Plandaten der Präsentationsblätter in Originalgröße mit einer Auflösung von mind. 200 dpi. Die Dateien sind zwingend als PDF abzuspeichern.
- Bild- und Präsentationsdaten (TIFF oder JPEG): Animationen, Perspektiven, etc. als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als TIFF (LZW komprimiert) oder JPEG (maxi.Qualität)

7.2.6

UMSCHLAG „VERFASSERERKLÄRUNG“ UND „CD 2 - VERFASSER“

Separater Umschlag im Format DIN A4, nur mit Kennzahl versehen und mit folgendem Inhalt:

- CD 2 „Verfassererklärung“ (Format ISO 9660) mit: Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Berater mit Vor- und Nachnamen, Büroanschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ als Word-Datei
- Ausdruck Formblatt „Verfassererklärung“: Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Berater mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“

7.2.7

PLANSATZ VORPRÜFUNG

in zweifacher (2x) Ausfertigung:

- Präsentationsblätter (alle) farbig auf DIN A 4-Größe gefaltet
- Präsentationsblätter auf DIN A3 verkleinert
- Prüfblätter farbig auf DIN A4-Größe gefaltet
- ausgedruckter Erläuterungsbericht

- ausgedruckter und ausgefüllter Vordruck „Flächen“

in einfacher (1x) Ausfertigung:

- DIN A4 Blatt mit Angabe der anonymen Email-Adresse

7.3

WETTBEWERBSUNTERLAGEN

Folgende Wettbewerbsunterlagen werden den eingeladenen Teilnehmern u.a. zur Verfügung gestellt:

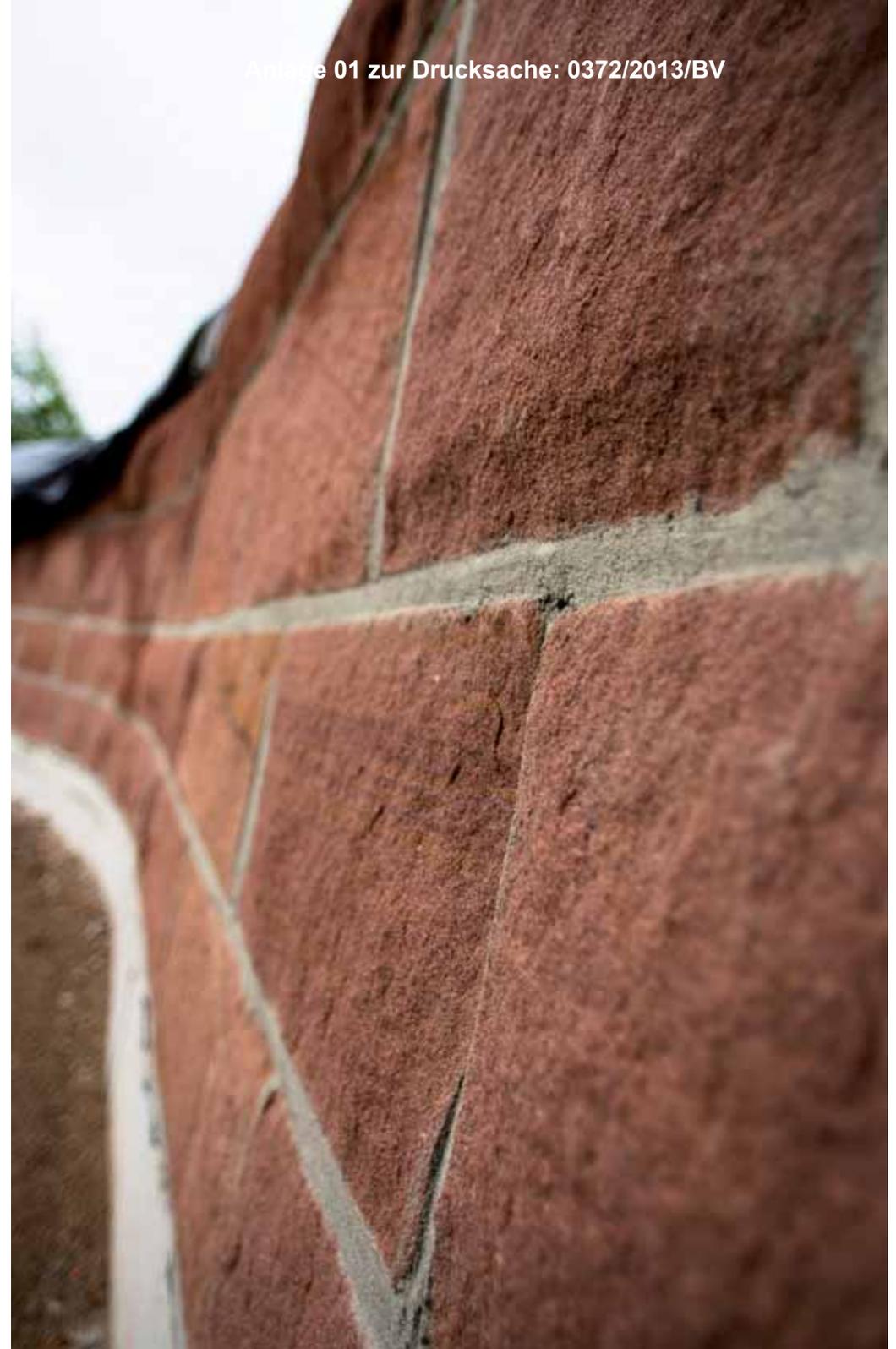
- Auslobungsbroschüre mit Fotos und Plandarstellungen
- Datendownload unter anderem mit den folgenden Bestandteilen:
 - Plangrundlage (DXF/DWG-Datei)
 - Rahmenplan Bahnstadt Maßstab 1:2.000
 - Gestaltungskatalog und Oberflächentypologie
 - Lageplan und Längsschnitt Straßenbahntrasse
 - Planung Spitzes Eck von Latz und Partner
 - Ausführungsplanung Langer Anger (1. BA) von Faktorgrün
 - Planung Langer Anger 2. BA
 - Planung Eppelheimer Straße/Verbindung Henkel-Teroson-Straße
 - Senkrecht Luftbild (TIF-Datei)
 - Dt. Grundkarte (JPG-Datei)

Die Bereitstellung erfolgt ausschließlich digital auf einem FTP-Server.

8. AKTEURE

8.1 TEILNEHMER

1. ARGE RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn mit Brendebach Ingenieure, Wissen mit Astoc Architects and Planners, Köln
2. ARGE Adler Olesch Landschaftsarchitekten, Mainz mit URS Deutschland Kaiserslautern mit Schneider+Schumacher StädtebauProjekte, Frankfurt
3. ARGE Fürst Architects, Düsseldorf mit Grontmij, Bremen
4. ARGE Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin mit BPR Dr. Schäpertöns & Partner, München mit Reinhart + Partner Architekten und Stadtplaner, München
5. ARGE FSWLA Landschaftsarchitektur, Düsseldorf, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf mit Niemann+Steege Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH, Düsseldorf
6. club L94 Landschaftsarchitekten, Köln
7. faktorgruen Partnergesellschaft, Freiburg
8. A24 Landschaft Landschaftsarchitektur, Berlin
9. Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin
10. Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten, Hamburg
11. KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung, Krefeld



8.2

PREISGERICHT

FACHPREISRICHTER

1. Prof. Cornelia Müller/Berlin
2. Herr Till Rehwaldt/Dresden
3. Martin Rein-Cano/Berlin
4. Prof. Christoph Valentien/Wessling
5. Heike Roos/Denstedt
6. Prof. Franz Pesch/Herdecke
7. Annette Friedrich, Stadt Heidelberg, Leiterin Stadtplanungsamt
8. Prof. Robert Schnüll, Hannover
9. Ulrike Böhm/Berlin

STELLVERTRETENDE FACHPREIS- RICHTER

- A.W. Faust/Berlin
- Prof. Pablo Molestina/Köln
- Prof. Hartmut Topp/Kaiserslautern
- Christiane Hauß/Heidelberg
- Volker Schwarz, Stadt Heidelberg, Landschafts- und Forstamt
- Petra Keuchel, Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
- Jürgen Weber, Stadt Heidelberg, Leiter des Tiefbauamtes

HINWEIS:

Frau Böhm rutscht aus der Stellvertreterschaft hoch, wenn die GRÜNE Gemeinderatsfraktion doch noch eine Person benennt.

SACHPREISRICHTER

1. Bernd Stadel, Erster Bürgermeister der Stadt Heidelberg
2. Peter Dohmeier Geschäftsführung, Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH)
3. Kristina Essig, CDU-Gemeinderatsfraktion Heidelberg
4. Dr. Monika Meißner SPD-Gemeinderatsfraktion Heidelberg
5. N.N., GAL-Grüne-Gemeinderatsfraktion Heidelberg
6. Margret Hommelhoff, FDP-Gemeinderatsfraktion Heidelberg
7. Dr. Ernst Baader, Stadt Heidelberg, Leiter des Landschafts- und Forstamtes
8. Ulrike Diener-Bartmann, Mitglied des Stadtteilvereins Bahnstadt Heidelberg

STELLVERTRETENDE SACHPREIS- RICHTER

- Jens-Uwe Götsch, Geschäftsführung, Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH)
- Derek Cofie-Nunoo, generation.hd
- Dr. Reinhild Ziegler, Beirat Menschen mit Behinderung (BMB)
- Steffen Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV)

8.3

BERATER UND VORPRÜFER

SACHVERSTÄNDIGE BERATER

- Stephan Hoppe, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
- Gerald Dietz, Leiter der Geschäftsstelle Bahnstadt, Stadt Heidelberg
- Bernhard Ellwanger, Stadt Heidelberg, Stabsstelle Bauinvestitionscontrolling (BIC)

VORPRÜFUNG

- Jacqueline Schnurpfeil, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
- Arno Lieke, Stadtplanungsamt
- Karlheinz Kissel, Tiefbauamt
- Sönke Clausen, Amt für Verkehrsmanagement
- Monika Kissel-Kublik, Landschafts- und Forstamt
- Sebastian Reißk, Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV)
- Andreas M. Sattler, Jörg Faltin, Jan Stöfer, Claudia Dick, Antje Ehler, FALTIN+SATTTLER FSW Düsseldorf GmbH

Im Verfahren können weitere Berater und Vorprüfer benannt werden.

9. TERMINE

- AB 01.08.2013** EU BEWERBUNGSAUFRUF
- 31.08.2013** EU BEWERBUNGSENDE
- 10.09.2013** AUSWAHL DER TEILNEHMER
- 17.09.2013 11:00-14:00** **PREISRICHTERVORBESPRECHUNG ZUM INHALT DER AUSLOBUNG**
IN DER FAHRZEUGHALLE DER ALTEN FEUERWACHE (VERANSTALTUNGSHALLE FOYER), EMIL-MAIER-STRASSE 16, 69115 HEIDELBERG
- 17.09.2013 19:00** **BÜRGERINFORMATION 1 (AUFGABE, VERFAHREN)**
- 24.09.2013 19:00** **BÜRGERINFORMATION 2 (TEILNEHMER, AUSLOBUNG)**
JEWEILS IN DER FAHRZEUGHALLE DER ALTEN FEUERWACHE (VERANSTALTUNGSHALLE FOYER), EMIL-MAIER-STRASSE 16, 69115 HEIDELBERG
- AB 16.10.2013** **BEREITSTELLUNG DER AUSLOBUNG UND DER PLANUNTERLAGEN (VIA FTP-SERVER)**
- BIS 23.10.2013** **RÜCKFRAGEN DER TEILNEHMER**
- 28.10.2013 13:00** **PREISRICHTERVORBESPRECHUNG RÜCKFRAGEN**
- 14:30 -16:00** **RÜCKFRAGENKOLLOQUIUM**
IN DER FAHRZEUGHALLE DER ALTEN FEUERWACHE (VERANSTALTUNGSHALLE FOYER), EMIL-MAIER-STRASSE 16, 69115 HEIDELBERG
- 22.11.2013 16:00** **ABGABE PHASE 1**
SUBMISSIONSTERMIN. ABGABE DER UNTERLAGEN BEI:
FALTIN + SATTLER FSW DÜSSELDORF GMBH, RATHAUSUFER 14, 40213 DÜSSELDORF
ES GILT DER EINGANGSVERMERK, NICHT DER POSTSTEMPEL! DAS VERSANDRISIKO LIEGT BEIM TEILNEHMER

- 11.12.2013 9 UHR** **PREISGERICHT 1**
- 12.12.2013** **BENACHRICHTIGUNG DER TEILNEHMER UND START DER PHASE 2**
- BIS 19.12.2013** **RÜCKFRAGEN ZUR PHASE 2**
- 29.01.2014** **ABGABE PHASE 2**
SUBMISSIONSTERMIN. ABGABE DER UNTERLAGEN BEI:
FALTIN + SATTLER FSW DÜSSELDORF GMBH, RATHAUSUFER 14, 40213 DÜSSELDORF
ES GILT DER EINGANGSVERMERK, NICHT DER POSTSTEMPEL! DAS VERSANDRISIKO LIEGT BEIM TEILNEHMER.
- 13.02.2014 9:30 UHR** **PREISGERICHT 2**
- 07. KW 2014 18:30** **BÜRGERVERSAMMLUNG 3 (ERGEBNISSE, WEITERES VORGEHEN)
UND AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG**
- 07.-09. KW 2014** **AUSSTELLUNG**

