

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0112/2017/IV**

Datum:  
27.06.2017

Federführung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

## **Bahnstadt – Sachstand zur Wohnungsbauentwicklung**

# Informationsvorlage

### **Beschlusslauf**

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 20. Dezember 2017

Beratungsfolge:

<b>Gremium:</b>	<b>Sitzungstermin:</b>	<b>Behandlung:</b>	<b>Kenntnis genommen:</b>	<b>Handzeichen:</b>
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	05.07.2017	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	25.07.2017	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	07.11.2017	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.11.2017	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	14.12.2017	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen den Sachstand zur Wohnungsbauentwicklung in der Bahnstadt zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Aktuell wohnen in der Bahnstadt 3.600 Menschen. Unter Beibehaltung des grundsätzlichen Ziels, die Bahnstadt als gemischt genutzten und nachhaltigen Stadtteil zu entwickeln, können inklusive der zusätzlichen Kontingente voraussichtlich Wohnungen für 6.500 bis 6.800 Einwohner geschaffen werden.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 05.07.2017**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Gemeinderates vom 25.07.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 25.07.2017

### 15 **Bahnstadt – Sachstand zur Wohnungsbauentwicklung** Informationsvorlage 0112/2017/IV

Als Tischvorlagen werden folgende zwei **Anträge** verteilt:

Antrag von Bündnis90/Die Grünen (Anlage 4 zur Drucksache 0112/2017/IV):

Der Tagesordnungspunkt wird in den Bezirksbeirat verwiesen.

Antrag von der CDU-Fraktion (Anlage 5 zur gleichen Drucksache):

1. Bei der Umwidmung des Baufeldes Z4 in der Bahnstadt in Wohnbebauung ist der Bereitstellung von Wohnraum für Familien eindeutig Priorität einzuräumen. Insbesondere sollen 3- bis 5-Zimmerwohnungen für Familien mit mindestens zwei Kindern geschaffen werden. Dabei ist eine größenabhängige Zahl von TG-Stellplätzen sicherzustellen.
2. Die ursprünglich für Wissenschaft und Technologie vorgesehene Fläche des Baufeldes Z4 wird an anderer Stelle in der Bahnstadt bereitgestellt.

Stadtrat Grädler wirbt für den Antrag seiner Fraktion. Über den Antrag der CDU-Fraktion könne im Bezirksbeirat gleich mit beraten werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner schlägt vor, die Vorlage dem Bezirksbeirat Bahnstadt zur Kenntnis zu geben.

Stadtrat Grasser hält eine Verweisung, wenn die Vorlage den Bezirksbeiratsmitgliedern zur Kenntnis gegeben werde, für überflüssig. Den Antrag der CDU-Fraktion halte seine Fraktion für positiv, mache jedoch eine Beratung mit einer detaillierten Vorlage erforderlich.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner rät dazu, jetzt keine Detailvorgaben zu machen. Das grundsätzlich Interesse für mehr Wohnraum sei verstanden und werde angenommen. Den Antrag der CDU-Fraktion könne er in den Teilen akzeptieren, zu überlegen, wo Alternativflächen für Gewerbe denkbar seien. Er werde diese Information auch gerne in den Bezirksbeirat geben.

Stadtrat Grädler unterstreicht abermals die Wichtigkeit der Beratung im Bezirksbeirat, um grundsätzlich darüber zu diskutieren, wie eine Mixtur in der weiteren Entwicklung aussehen könne. Er bittet daher nochmals, das Thema in den Bezirksbeirat zu verweisen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stimmt der Verweisung in den Bezirksbeirat Bahnstadt und daran anschließend in die Ausschüsse zu.

Der Gemeinderat erklärt sich damit ebenfalls einverstanden.

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** verwiesen in den Bezirksbeirat

## Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 07.11.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 07.11.2017

### 4 **Bahnstadt – Sachstand zur Wohnungsbauentwicklung** Informationsvorlage 0112/2017/IV

Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Czolbe vom Stadtplanungsamt anwesend. Dieser führt kurz in die Thematik ein und steht anschließend zur Verfügung, um Fragen und Anmerkungen aus dem Gremium entgegenzunehmen.

Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel spricht an, dass nach dem ursprünglichen Plan in der Bahnstadt ein größerer Anteil von Flächen für Wissenschaft und Technologie (zum Beispiel im Baufeld Z 4) vorgesehen gewesen sei. Diese Flächen sollten neu gegründeten Unternehmen die Möglichkeit geben, im Stadtteil zu wachsen. Durch die Umwidmung solcher Flächen zu Wohnbauflächen würde man diesen Firmen eventuell die damals angedachte Möglichkeit auf Wachstum nehmen. Wollte man seitens der Verwaltung das ursprüngliche Konzept zugunsten vermehrten Wohnungsbaus ad acta legen?

Sowohl Frau Magin als auch Herr Czolbe verweisen zu diesem Thema auf den nächsten Tagesordnungspunkt (TOP 5 Masterplan „Bahnstadt – Campus Am Zollhofgarten“, hier: Änderung des Masterplans für das Baufeld Z 4).

Der ebenfalls in der Sitzung anwesende Bürgermeister Erichson nimmt zur Frage von Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel dennoch sogleich wie folgt Stellung:

Zu Zeiten der Planung der Bahnstadt und der Ausarbeitung der zugehörigen Konzepte sei die Entwicklung der Konversionsflächen, die teilweise in unmittelbarer Nachbarschaft des Stadtteils lägen (Patton Barracks), noch nicht absehbar gewesen. Inzwischen sei klar, dass auf dem Gebiet der Patton Barracks genügend Raum für Start ups und junge Unternehmen zur Verfügung stehen werde, so dass man nicht unbedingt auf alle ursprünglich angedachten Gewerbeflächen in der Bahnstadt angewiesen sei und diese guten Gewissens teilweise in Wohnbauflächen umwandeln könne. So könne der Wohnanteil in der Bahnstadt erhöht werden, ohne dass auf die Neugründung oder Expansion von Unternehmen verzichtet werden müsse. Dennoch werde man weiter Gewerbeflächen in der Bahnstadt errichten, nur in geringerem Ausmaß als vor einigen Jahren angedacht. Durch die höhere Anzahl an Wohneinheiten, die letztlich in der Bahnstadt zur Verfügung stünden, könne sich möglicherweise auch das Preisgefüge stabilisieren beziehungsweise eventuell auch Preise für Wohnungen sinken. Dies wiederum könne einer breiteren Bevölkerungsschicht ermöglichen, in die Bahnstadt zu ziehen.

Bezirksbeirat Dr. Berschin würde eine Preissenkung im Wohnsegment begrüßen. Besonders die Umwidmung der Baufelder ED4 und ED5, mit denen man das Wohnquartier durchziehe, sei plausibel. Seiner Meinung nach sei es Aufgabe der Stadtpolitik, darauf zu achten, dass die Mieten und Preise für Eigentum auch in der Bahnstadt im Rahmen blieben. Seiner Beobachtung nach handle es sich bei vielen Einwohnern der Bahnstadt um Auspendler. Dies sei nicht wünschenswert. Vielmehr vertrete der die Meinung, dass sich auch eine Krankenschwester, die im Neuenheimer Feld arbeite, eine Wohnung in der Bahnstadt leisten können sollte. Niedrigere Kaufpreise oder Mieten würden verhindern, dass zu viele gut verdienende Arbeitnehmer, die außerhalb von Heidelberg arbeiteten, die Bahnstadt bevölkerten und durch das tägliche Pendeln unnötig die Umwelt belasteten.

Diese politische Aufgabenstellung hänge auch mit dem Wohnungsbauprogramm zusammen. Abschließend möchte er wissen, ob die Verwaltung Statistiken angefertigt habe, an denen sich ablesen lasse, wie viele Menschen täglich die Bahnstadt verließen, um in einer anderen Stadt zu arbeiten.

Weiter erklärt er, bezüglich Gewerbe in der Bahnstadt sehe er ein Strukturproblem. Gewerbeentwicklung laufe seines Erachtens wesentlich länger. Nach seinen Informationen träten beispielsweise Leerstände im Stadttor auf.

Stadtrat Kutsch interessiert sich ebenfalls für die von Bezirksbeirat Dr. Berschin erbetenen Zahlen. Könne die Stadt die vielen Auspendler aus der Bahnstadt bestätigen und gäbe es wirklich Leerstände im Stadttor? Vielleicht müsse man bei der Beurteilung der Situation aber auch noch ein wenig abwarten, bis die Gewerbeflächen auf den Patton Barracks entwickelt seien. Möglicherweise würden sich Inhaber oder Angestellte von Firmen, die sich dort neu ansiedelten, überlegen, ihren Wohnsitz in der Bahnstadt zu nehmen. So könnte sich das Verhältnis von Ein- und Auspendlern korrigieren.

Herr Czolbe erklärt, er könne beim zuständigen Amt für Stadtentwicklung und Statistik nachfragen, ob die von Bezirksbeirat Dr. Berschin gewünschten Zahlen vorhanden seien. Bezüglich des angesprochenen Leerstands im Stadttor sei ihm nichts bekannt; bisher habe er ein positives Feedback erhalten, eine gewisse Fluktuation sei üblich.

Abschließend informiert Bürgermeister Erichson, dass nach einer Erhebung, die die Verwaltung durchgeführt habe, 40 Prozent der Menschen, die im Stadttor arbeiteten, auch in der Bahnstadt wohnten. Er sei der Meinung, man solle abwarten, wie sich die Situation lang- und mittelfristig entwickle.

**gezeichnet**

Hans Joachim Schmidt  
stellvertretender Vorsitzender

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 22.11.2017**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2017**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Seit 2009 befindet sich die Bahnstadt in der Umsetzung. Ziel der Entwicklung dieses neuen Stadtteils ist die Schaffung eines gemischt genutzten, zukunftsorientierten und nachhaltigen Stadtquartiers mit eigener Identität und hoher Lebensqualität. So formulierte bereits die Auslobung des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs im Jahr 2001, dass „der neue Stadtteil weder Vorstadt- noch Siedlungscharakter haben, sondern ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden [soll].“

Die im Nachgang zum Wettbewerb erstellte Rahmenplanung und deren Fortschreibung aus dem Jahr 2007 folgen im Grunde dem in Paragraph 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes formulierten Trennungsgrundsatz und verorten entlang der Bahntrasse gewerbliche und kerngebietstypische Nutzungen, im Zentrum der Bahnstadt gemischt genutzte Quartiere und die schutzbedürftigen Wohnnutzungen im Süden der Bahnstadt (siehe Anlage 01 zur Drucksache). Die Rahmenplanung geht davon aus, dass „neben Büro- und Gewerbeflächen für 7.000 Arbeitsplätze, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen [...] vor allem Wohnungen für 5.000 bis 5.500 Einwohner entstehen.“

### **2. Aktueller Sachstand**

Vor Verkauf der Grundstücke an die einzelnen Projektentwickler wird mit diesen ein Bau- und Nutzungskonzept abgestimmt. Diese frühzeitige Abstimmung dient der Sicherstellung der Entwicklungsziele. Um neben der Nutzungsmischung langfristig auch eine soziale Durchmischung des Stadtteils zu gewährleisten, wurde so beispielsweise bei der Vermarktung der einzelnen Baugrundstücke auf ein ausgewogenes Verhältnis von Mietwohnungsbau und Eigentumswohnungen Wert gelegt. Bei der Abstimmung der einzelnen Konzepte wurde darauf geachtet, dass ein breites Angebot unterschiedlicher Haus- und Wohnformen für vielfältige Ansprüche und Bedürfnisse entsteht. Das Portfolio der bereits entstandenen Wohnungen umfasst neben dem klassischen Geschosswohnungsbau mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen auch Maisonette-Typen, Reihen- und Stadthäuser sowie experimentelle Grundriss- und Haustypen. Ein differenziertes Angebot öffentlicher, halböffentlicher und privater Freiräume und das Angebot kleinteiliger gewerblicher Nutzungen in den Erdgeschossen schaffen urbanes Flair und ermöglichen unterschiedlich gestaltbare Nachbarschaftskontakte.

Acht Jahre nach Beginn der Erschließungsmaßnahmen und im fünften Jahr nach Einzug der ersten Bewohner sind aufgrund der guten immobilienwirtschaftlichen Lage bereits große Teile der Wohnbebauung entlang des Pfaffengrunder Feldes umgesetzt (siehe Anlage 02 zur Drucksache). Im Mai 2017 wohnen in der Bahnstadt rund 3.600 Menschen in circa 2.200 Wohneinheiten. Die Bahnstadt verfügt über eine relativ junge Wohnbevölkerung; fast 18 Prozent sind unter 18 Jahren alt, über die Hälfte der Wohnbevölkerung ist unter 30. Statistische Erhebungen der S-Immobilien Heidelberg zur Käuferstruktur zeigen die Attraktivität des neuen Stadtteils: 73 Prozent der Käufer beziehen als Eigennutzer die gekauften Wohnungen, 59 Prozent der Käufer stammen nicht aus Heidelberg.

Zwölf Prozent der Haushalte in der Bahnstadt, die in förderfähigen Wohnungen leben, erhalten derzeit eine Wohnraumförderung. Die Zahl der geförderten Haushalte steigt kontinuierlich an, liegt aber noch unter der angestrebten Zielgröße von 20 Prozent (siehe auch Drucksache 0122/2017/BV).

Der Fokus der nächsten Jahre wird auf der baulichen Entwicklung des westlichen Bereichs der Bahnstadt und der zwischen der Wohnbebauung und der Bahntrasse gelegenen Quartiere liegen. In den im Bau befindlichen Vorhaben auf den Baufeldern Z5b, S1, W1.2, SE1 und SE2 und den bereits genehmigten Bauvorhaben auf den Baufeldern W1.1 und C5 werden in den nächsten Jahren noch 860 Wohneinheiten entstehen.

### **3. Aktuelle Planungen und weitergehende Überlegungen**

Vor dem Hintergrund des nach wie vor hohen Wohnraumbedarfs in Heidelberg wird derzeit auch für die noch nicht entwickelten Baufelder der Bahnstadt die Erhöhung des Wohnanteils geprüft. Diese Erhöhung kann unter Beibehaltung der geplanten Maßstäblichkeit und Dichte der Bebauung vorrangig durch eine Umwandlung von geplanten gewerblichen Nutzungen in Wohn- und Mischgebiete erfolgen.

So soll der Bebauungsplan „Bahnstadt West“ mit entsprechenden Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung das Planungsrecht für mehr Wohnungen schaffen. An geeigneten Stellen des Geltungsbereichs werden statt der gemäß Rahmenplanung als Gewerbe- oder Sonderbaufelder ausgewiesenen Grundstücke Mischgebiete und Allgemeine Wohngebiete festgesetzt. So sollen die Baufelder ED4 und ED5, die im Rahmenplan 2008 als Misch- bzw. Sondergebiet vorgesehen waren, nun als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Des Weiteren sollen auf den Flächen ED6, ED3, E3 und E4, die als Gewerbegebiete konzipiert waren, Teile als Mischgebiet festgesetzt werden, um nach Süden hin zur Grünen Meile ergänzende Wohnnutzungen zu ermöglichen. Nach überschlägiger Ermittlung könnten in diesen Baufeldern zusätzlich 400 Wohneinheiten entstehen.

Westlich des Gadamerplatzes entsteht auf dem Baufeld SE2, das ursprünglich als Schulstandort konzipiert war, ein neues Wohnquartier. Zudem ist eine Umwandlung des Campus-Baufeldes Z4 in Wohnen geplant. Die Deutsche Wohnwerte GmbH & Co. KG hat in Zusammenarbeit mit der Max-Jarecki-Stiftung bereits ein Konzept für den Bau von circa 160 Wohnungen erarbeitet, über das der Gemeinderat mit gesonderter Vorlage informiert werden soll. Auch im Ensemble des Bahnhofplatzes Süd ist ein ergänzender Wohnanteil mit rund 90 Wohnungen vorgesehen.

Bei den vertiefenden Untersuchungen zu Wohnpotenzialen beispielsweise auf der Nordseite der Grünen Meile oder in den C-Baufeldern östlich des Versorgungszentrums werden sowohl baufeldbezogene als auch die gesamte Bahnstadt betreffende Fragestellungen in ihren wechselseitigen Auswirkungen zu prüfen sein:

Die kleinräumige Betrachtung einzelner Bereiche und Baufelder der Bahnstadt wird sich auf die Frage konzentrieren, welche Wohnformen und welcher Grad der Nutzungsmischung in der konkreten Lage und Nachbarschaft möglich und sinnvoll sind. Hierbei spielen Schallschutzaspekte und die künftige Qualität des Wohnumfeldes eine wichtige Rolle.

In der Gesamtbetrachtung der Bahnstadt geht es insbesondere um eine Steuerung des Wohnungsgrößen-Mixes (aktuell besteht durch die große Anzahl der Mikroappartements im Campus ein Überhang an 1- und 2-Zimmer-Wohnungen gegenüber dem angestrebten Anteil von 30 Prozent) und die Sicherstellung des übergeordneten Ziels, einen nutzungsgemischten Stadtteil mit urbanem Flair zu entwickeln.

Vorbehaltlich der weiteren Detailprüfung ist absehbar, dass in der Bahnstadt im Endausbau inklusive der zusätzlichen Wohnungen insgesamt über 3.700 Wohneinheiten entstehen können. Bei einer durchschnittlichen Belegungsdichte von ca. 1,8 Einwohnern je Wohneinheit ergibt sich eine Zielgröße von 6.500 bis 6.800 Einwohnern (siehe Anlage 03 zur Drucksache).

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Information betrifft keine Belange des Beirats von Menschen mit Behinderungen.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 12	+	<b>Ziel/e:</b> Stärkere Funktionsmischung <b>Begründung:</b> Mit der Bahnstadt soll ein nutzungsgemischter Stadtteil entstehen. Neben der großräumigen Mischung ist in geeigneten Lagen auch eine kleinteilige, baufeldbezogene Nutzungsmischung anzustreben.
WO 1	+	<b>Ziel/e:</b> Wohnraum für alle, 8.000 bis 10.000 Wohnungen mehr <b>Begründung:</b> Die in der Rahmenplanung formulierte Zielgröße von 5.000 Einwohnern wird sicher erreicht. Durch Umwandlung von ursprünglich für rein gewerbliche Nutzungen vorgesehenen Baufeldern in Wohngebiete und Mischgebiete können in geeigneten Lagen mehr Wohnungen geschaffen werden.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Fortschreibung Rahmenplan 2007 (Nutzungsverteilung)
02	Aufsiedlungsstand 2017
03	Plan zur Nutzungsverteilung 2017
04	Sachantrag der Fraktion B'90/Die Grünen vom 21.07.2017 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 25.07.2017)
05	Sachantrag der CDU-Fraktion vom 25.07.2017 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 25.07.2017)