

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0099/2019/IV

Datum:
17.06.2019

Federführung:
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Beteiligung:

Betreff:

10 Jahre Bahnstadt - Rückblick und Ausblick

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 08. Juli 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.07.2019	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Einnahmen:	
Finanzierung:	
Folgekosten:	

Zusammenfassung der Begründung:

Am 10. März 2009 startete mit dem ersten Baggerbiss der offizielle Baubeginn in der Bahnstadt.

In den zurückliegenden 10 Jahren wurde die Bahnstadt mit hoher Dynamik vorangebracht. Auch in den kommenden Jahren wird die Entwicklung weiter voranschreiten.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.07.2019

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Nach Jahren der intensiven Vorbereitung, beginnend mit dem unter europaweiter Beteiligung durchgeführten städtebaulichen Realisierungswettbewerb im Jahr 2001, gemeinsam mit der Bahntochter aurelis, begleitet durch intensive Diskussionen und der Suche nach Modellen zur baulichen Realisierung der Bahnstadt, beschloss der Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 30. Januar 2008 die Umsetzung der Planungen über eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches.

Zusammen mit dem Partner Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), bestehend aus den Gesellschaftern Sparkasse Heidelberg, Landesbank Baden-Württemberg und der städtischen Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz und unterstützt durch den Entwicklungstreuhänder Deutsche Stad- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft aus Wiesbaden (DSK) wurde in den folgenden Jahren die Bahnstadt-Entwicklung vorangebracht.

Grundlage der baulichen Entwicklung bildeten der aus dem Entwurf des Wettbewerbssiegers Trojan & Trojan (Darmstadt) weiterentwickelte Rahmenplan, die für die Bahnstadt entwickelte Energiekonzeption sowie das von Latz & Partner (München) erarbeitete Konzept „Öffentlicher Raum“.

Ziel war und ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

Nachdem bereits in 2008 umfangreiche Arbeiten zur Schaffung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen begannen, fiel mit dem „ersten Baggerbiss“ am 10. März 2009 der Startschuss für die eigentliche bauliche Entwicklung der Bahnstadt.

Im Überblick einige Meilensteine:

2001 – 2007	Planungsphase
2008	Beschluss zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme
2009	erster Baggerbiss / offizieller Startschuss der Erschließungsarbeiten
2010	Spatenstich für das erste Wohngebäude („Schwetzinger Terrassen der Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz GmbH (GGH) mit dem „Bauhaus“ wird das erste Gebäude fertiggestellt
2011	Eröffnung Querbahnsteig
2012	Erste Bewohner ziehen ein
2014	Bahnstadt wird offiziell Heidelbergs 15. Stadtteil Start der Bahnstadt-Grundschule in Räumen der Graf-von Galen-Schule
2017	B ³ geht mit Grundschule und Kita in Betrieb Straßenbahnlinie 22 als Teil des Mobilitätsnetzes Heidelberg geht in Betrieb
2018	Lückenschluss Mobilitätsnetz von Gadamerplatz bis zur Montpellierbrücke

Parallel zur planerischen und baulichen Entwicklung lag von Beginn an, der Focus auch auf der sozialen Infrastruktur. Nach langjährigem Vorlauf mit Überlegungen zu „gelingenden Nachbarschaften“ wurde 2012 der Nachbarschaftstreffe „LA33“ installiert.

Bei einem Besuch vor Ort gewinnt man den Eindruck eines jungen und lebendigen Stadtteils mit einem hohen Maß an Engagement der Bürgerinnen und Bürger und nicht zuletzt des Stadtteilvereins.

Die zu Beginn im Jahr 2009 nicht zu erwartende dynamische Entwicklung der Bahnstadt und die ihr zu Grunde liegenden Qualitätsbausteine prägen die positiven Wahrnehmungen der Bahnstadt als Teil Heidelbergs weit über die Grenzen der Metropolregion hinaus auch im nationalen und internationalen Kontext. Vorrangig sind hier der flächendeckende Passivhausstandard als Teil der Energiekonzeption sowie das Regenwasserbewirtschaftungskonzept zu benennen.

Drucksache:

0099/2019/IV

00295765.doc

...

Zudem wurde die Bahnstadt bei unterschiedlichen Wettbewerben ausgezeichnet, wie zum Beispiel mit dem Spielraumpreis 2017 für den Themenspielplatz „Feuerwehr an der Promenade“, dem 3. Preis beim Polis Award 2019 für den lebenswerten Freiraum sowie die Projekte B³ und die Güterhalle von der Architektenkammer Baden-Württemberg für beispielhaftes Bauen. Im energetischen Bereich wurde die Bahnstadt 2014 mit dem „Passiv House Award“ in der Kategorie „Region“ geehrt.

In den zurückliegenden Jahren war die Bahnstadt mit der ganzen Themenbreite ständig auch auf den Tagesordnungen der gemeinderätlichen Gremien präsent, unter anderem auch im Jahr 2015, als sich der Gemeinderat in einer Sondersitzung intensiv mit der Entwicklung des Treuhandvermögens und der Gesamtfinanzierung der Bahnstadt-Rechnung auseinandersetzte.

Aktuell (Stand 31.12.2018) leben 4.244 Menschen in der Bahnstadt und von den dort statistisch erfassten circa 2.800 Arbeitsplätzen sind über 1.300 neu entstanden. Die Bahnstadt ist auch vom Lebensalter her gesehen Heidelbergs jüngster Stadtteil. 50 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner sind jünger als 30 Jahre. Der Anteil der Menschen mit einer ausländischen Staatsangehörigkeit beträgt circa 28 Prozent und trägt zu einer guten Durchmischung bei.

Durch Einrichtungen wie das neue Kino, die von der Stadt Heidelberg komplett sanierten Güterhallen mit der Halle 02 sowie dem zukünftigen neuen Konferenzzentrum „HDCC“ gewinnt die Bahnstadt auch an gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung. Dies spiegelt sich auch auf den großzügigen, attraktiven Freiflächen und Spielplätze wieder, die von vielen Menschen anderer Stadtteile und außerhalb Heidelbergs –insbesondere von Familien - häufig frequentiert werden. Ebenso haben die auf den ehemaligen Gleistrassen angelegten Fahrradwege einschließlich der Fuß- und Radwegebrücke über den Stadteingang an der Speyererstraße stadtteilverbindenden Charakter.

Die vorstehenden Ausführungen sind exemplarisch und stellen den Versuch dar, einen Gesamteindruck der Bahnstadt-Entwicklung der vergangenen 10 Jahre zu vermitteln.

Auch wenn die Entwicklung weit vorangeschritten ist, so ist doch die Bahnstadt in Teilen noch immer eine „Großbaustelle“. Diesen Charakter wird sie (mit abnehmender Tendenz) auch in den nächsten Jahren noch beibehalten.

Was steht noch aus?

Ein Bestandteil des urbanen Wohnens ist die Möglichkeit, die wesentlichen Dinge des täglichen Bedarfs auch in räumlicher Nähe einkaufen zu können. Nach den aktuellen Zeitplänen werden die „Westarkaden Heidelberg“ -zwischen Gadamerplatz und Eppelheimer Straße- bis zum Jahresende 2019 zumindest in Teilen in Betrieb gehen, die Gesamtfertigstellung ist bis Ende des ersten Quartals 2020 vorgesehen.

Für die in Verlängerung der Da Vinci Straße geplante Fuß- und Radwegebrücke über die Bahngleise liegt seit kurzem der Planfeststellungsbeschluss vor, der Baubeginn wird noch im laufenden Jahr angestrebt; die Bauzeit ist auf circa 18-20 Monate angesetzt.

Von hoher Bedeutung sind auch die beiden Großprojekte am Übergang vom Hauptbahnhof in die Bahnstadt. Zum einen die Entwicklung der Gustav-Zech-Stiftung auf den mit „B1 und B2“ bezeichneten Baufeldern, die künftig einen ebenerdigen, barrierefreien Zugang vom Querbahnsteig des Hauptbahnhofes über den neuen Europaplatz zur Straßenbahnhaltestelle und in die Bahnstadt ermöglichen wird. Die Bauarbeiten sollen in der zweiten Jahreshälfte 2019 starten. Unmittelbar gegenüber des künftigen Europaplatzes wird das neue Konferenzzentrum „HDCC“ entstehen; beides Vorhaben von großer städtebaulicher Bedeutung und jeweils enormen Bau-massen.

Grundlage für jede Hochbautätigkeit ist eine ausreichende Infrastruktur mit Ver- und Entsorgungsmedien und den erforderlichen Verkehrsanlagen. Während im Bereich des Wohnens innerhalb der Bahnstadt die Straßen und Wege in großem Maße bereits hergestellt sind –die Grüne Meile wird Ende des Jahres 2019 in Betrieb gehen- stehen insbesondere am Czernyring, in der Eppelheimer Straße und im westlichen Teil der Bahnstadt noch Herausforderungen an, die mit baubedingte Auswirkungen auf die Verkehrsführung mit sich bringen werden.

Zusammengefasst:

Die Bahnstadt als Gemeinschaftswerk aller am Prozess Beteiligten ist weit vorangeschritten, aber noch nicht am Ziel.

Die Verwaltung bittet den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und den Gemeinderat die Informationen zur Kenntnis zu nehmen.

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

Keine (nicht betroffen).

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation