

Stadtraumanalyse Wohnsportpark Kirchheimer Weg



Luftbild des Betrachtungsraumes, Quelle: GTIS Stadt Heidelberg

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1. Warum eine Stadtraumanalyse?	5
1.2. Was ist der Wohnsportpark?	5
1.3. Was ist der Stadtraum?	5
1.4. Wie soll es weitergehen?	6
2. Stadtraumanalyse und Rahmenbedingungen	7
2.1. Stadt Heidelberg	7
2.2. Städtebau	8
2.3. Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur	34
2.4. Grün- und Freiraum	38
2.5. Sport und Freizeit	44
2.6. Verkehr	47
2.7. Umwelt	53
2.8. Liegenschaften	57
2.9. Öffentlichkeitsbeteiligung	58
3. Sammlung von Fragen aus der Projektarbeit zur zukünftigen Entwicklung	60
3.1. Städtebau	60
3.2. Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur	61
3.3. Grün- und Freiraum	63
3.4. Sport und Freizeit	63
3.5. Verkehr	64
3.6. Umwelt	65
3.7. Liegenschaften	67
3.8. Öffentlichkeitsbeteiligung	67
3.9. Technische Infrastruktur	67

4. Anlagen: Themenkarten	68
4.1. Nutzungsstrukturen	69
4.2. Raum- und Funktionsschwächen	70
4.3. Erschließungsplan	71
4.4. Öffentlicher Personennahverkehr	72
4.5. Freiraum und Vernetzung	73
4.6. Stadtraumanalyse Leitbild	74
5. Quellenverzeichnis	75
Impressum	77

1. Einleitung

1.1. Warum eine Stadtraumanalyse?

Heidelberg ist eine attraktive und wachsende Stadt. Die Entwicklung der Wohnbauflächen zu neuen Wohnquartieren ist wichtiger Baustein der Wohnungsbauoffensive und Teil des Baulandprogramms Wohnen der Stadt Heidelberg. Die Wohnentwicklungsflächen des Flächennutzungsplans am Kirchheimer Weg, mit einer Größe von rund 18 Hektar, sollen neben den militärischen Konversionsflächen und der Bahnstadt zum Bau der benötigten neuen Wohnungen in Heidelberg beitragen.

Vor einer Entwicklung ist die Analyse der eigentlichen Wohnbaufläche und der umliegenden Fläche, dem sogenannten Stadtraum, essentiell. Hierdurch werden erste Rahmenbedingungen festgehalten und frühzeitig Konflikte dargelegt. In der vorliegenden Stadtraumanalyse haben die verschiedenen Fachämter der Stadtverwaltung interdisziplinär zusammengearbeitet sowie ihre Planungsparameter in den Entwicklungsprozess eingebracht und aufgezeigt. Die Stadtraumanalyse soll daher vor allem als ein Baustein für die weitere Zieldefinition und Entwicklung der Wohnbauflächen dienen, kann gegebenenfalls aber auch gleichzeitig als Grundlage für andere kleinere Vorhaben herangezogen werden. Die Entwicklung des Stadtraums ist daher immer als ein fortwährender Prozess zu verstehen, bei dem weitere Bausteine, wie unter anderem Gespräche mit Akteur*innen vor Ort, die Öffentlichkeitsbeteiligung und Planungsverfahren, folgen sollen.

1.2. Was ist der Wohnsportpark?

Der Titel „Wohnsportpark Kirchheimer Weg“ entstand aus den bestehenden und noch zu entwickelnden Wohnbauflächen am Kirchheimer Weg. Der Wohnsportpark ist ein Ort, an dem ein attraktives Miteinander von Wohnen und Sport entstehen soll. Dies soll unter der Voraussetzung geschehen, dass diese Flächen und Nutzungen in einem engen Zusammenhang entwickelt werden.

1.3. Was ist der Stadtraum?

Der Stadtraum ist die Bezeichnung des öffentlichen und privaten Raumes in einer Stadt; wie zum Beispiel Plätze, Straßen, Parks aber auch Höfe und Gärten. Über die Grenzen der formellen Wohnbauflächen des Flächennutzungsplanes hinweg, umfasst der in dieser Analyse betrachtete Stadtraum eine Größe von etwa 91 Hektar. Er setzt sich zusammen aus landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gartenbaubetrieben, verschiedenen vereinsgebundenen Sportstätten, einer großen Spiel- und Freizeitanlage, einer Kleingartenanlage, einem Messplatz, dem städtischen Zentralbetriebshof und Einzelbebauung mit Wohnen. Die Flächen sind im Eigentum der Stadt Heidelberg, städtischen Gesellschaften und einer Vielzahl privater Eigentümer. Der heutige Zustand

des untersuchten Stadtraums ist demnach durch heterogene Nutzungs- und Eigentümerstrukturen geprägt.

Obwohl der Stadtraum innenstadtnah und verkehrsgünstig liegt, bestehen mangelnde Verknüpfungen zu benachbarten Quartieren, da das Gebiet von vielen städtebaulichen Barrieren im Stadtgefüge geprägt wird. Zu diesen Barrieren gehört unter anderem der namensgebende Kirchheimer Weg, welcher den Betrachtungsraum in zwei Gebiete zerschneidet. Die Südstadt liegt in unmittelbarer Nachbarschaft, ist jedoch aufgrund der Bahngleise nur schwer erreichbar.

Im Norden grenzen die ehemaligen „Patton Barracks“ an den untersuchten Stadtraum. Der Abzug der US-Army ermöglichte die darauffolgende Entwicklung der militärischen Konversionsflächen als Heidelberg Innovation Park. Diese stellen zusammen mit den Wohnbauflächen des Wohnsportparks entscheidende Flächen für die weitere Stadt(teil)entwicklung Heidelbergs und die künftige Entwicklung des städtebaulich hochwertigen Gebietes dar.

Aufgrund seiner Größe und zentralen Lage ist die Entwicklung des Wohnsportparks eine große Chance für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung in Heidelberg.

1.4. Wie soll es weitergehen?

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt die Flächen des Wohnsportparks als zukunftsorientiertes und nachhaltiges Stadtquartier mit eigener Identität und hoher Lebensqualität zu entwickeln. Die Stadtraumanalyse soll als Grundlage für weitere Planungen und Projekte im Planungsgebiet dienen. Für die spätere Gesamtentwicklung des Areals ist ein städtebaulicher Wettbewerb vorgesehen.

Die Aufgabe des städtebaulichen Wettbewerbs wird es sein, ein Planungskonzept zu erarbeiten, das eine Verknüpfung mit den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen, insbesondere auch mit den Sportstätten ermöglicht, und dabei die angrenzenden Stadtteile einbezieht. Gefragt ist eine Gesamtkonzeption, die hohe städtebauliche Qualitäten aufweist, eine Realisierung in Schritten erlaubt und an veränderte Markt- und Bedarfssituationen anpassbar ist. Übergeordnetes Planungsprinzip soll die Orientierung am Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein, die sich durch ökologische Tragfähigkeit, soziale Stabilität und ökonomische Funktionsfähigkeit auszeichnet. Der Wettbewerb soll die Grundlage für die anschließende Erarbeitung einer städtebaulichen Rahmenplanung bilden und Aussagen zu Bau-, Nutzungs-, Erschließungs- und Freiraumstrukturen liefern.

2. Stadtraumanalyse und Rahmenbedingungen

2.1. Stadt Heidelberg

Die Stadt Heidelberg ist eine Großstadt mit etwa 160.000 Einwohnern und weist seit Jahren ein kontinuierliches Wachstum auf. Die landschaftliche Lage der Stadt, in der sich der Neckar aus den Ausläufern des Odenwalds in den Oberrheingraben ergießt, prägt das Bild der Stadt. Zusammen mit den nahegelegenen Städten Mannheim und Ludwigshafen an der Mündung des Neckars in den Rhein bildet Heidelberg die sogenannte „Metropolregion Rhein-Neckar“.

1196 wird die Stadt Heidelberg erstmals urkundlich erwähnt. Im 13. und 14. Jahrhundert wurde Heidelberg schließlich zur Hauptstadt der Kurpfalz und die Universität – heute die älteste in Deutschland – wurde gegründet. Da Heidelberg den Zweiten Weltkrieg ohne nennenswerte Zerstörungen überstanden hat, prägt der Stadtgrundriss im Stil des Barocks weiterhin das Stadtbild in weiten Teilen der historischen Altstadt und ist eine wichtige Grundlage für eine erfolgreiche touristische Vermarktung der Stadt.

Wissenschaft und Technologie

Seit den Anfängen der Stadtentwicklung ist Heidelberg eine Stadt der Wissenschaft, der Forschung und international beliebter Studienort für Studenten und Doktoranden aus der ganzen Welt. Eine exzellente Forschung am Standort Heidelberg bescheinigen nicht nur zahlreiche Nobelpreise und andere bedeutende wissenschaftliche Auszeichnungen, die in der Vergangenheit an Preisträger aus Heidelberg verliehen wurden, sondern auch die große Zahl an international renommierten Forschungseinrichtungen, wie das Deutsche Krebsforschungszentrum, die vier Max-Planck-Institute, das Europäische Molekularbiologische Labor und die Heidelberger Akademie der Wissenschaften, die sich im Umfeld der Heidelberger Universität angesiedelt haben.

Militärische Konversionsflächen

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Heidelberg durch die Besatzung der amerikanischen Truppen zu einem Zentrum der amerikanischen und internationalen Streitkräfte in Deutschland und in Europa. In der Zeit von 1948 bis 2013 war Heidelberg der Sitz des Hauptquartiers der United States Army Europe sowie des Hauptquartiers der NATO Landstreitkräfte Mitteleuropa. Durch diese Einrichtungen lebten beispielsweise im Jahr 2010 rund 16.000 amerikanische Bürger in der Stadt, was ca. 10 Prozent der Gesamtbevölkerung entspricht.

Insgesamt waren ca. 180 ha Flächen in der Stadt, sowohl in zentraler Lage, als auch in den Randlagen, durch militärische Nutzungen belegt – teilweise auch auf bereits vorher militärisch genutzten Flächen. Durch den vollständigen Abzug der amerikanischen Streitkräfte und die Verlegung beider Hauptquartiere aus der Stadt, entstand Platz für neue Entwicklungen. Insgesamt teilen sich die

180 ha Konversionsflächen in insgesamt fünf ehemalige Standorte der amerikanischen Streitkräfte südlich des Neckars in den Stadtteilen Kirchheim, Südstadt und Rohrbach auf.

Während sich Teile der Flächen in der Südstadt für eine Nachnutzung der historischen Kasernengebäude zur Schaffung preiswerten Wohnraums anbieten und entwickelt werden, weisen die zum Stadtteil Kirchheim gehörigen Flächen – darunter die „Patton Barracks“ – eine grundsätzliche Eignung für die Entwicklung von Wirtschaftsflächen auf.



Abb. 1: Lage der Konversionsflächen im Süden Heidelbergs, mit Markierung des Betrachtungsraums, Quelle: Ausschreibung „Patton Barracks“

2.2. Städtebau

2.2.1. Betrachtungsraum

Heute bilden 15 Stadtteile gemeinsam die Gesamtstadt um den historischen Kern am Neckar. Der Wohnsportpark befindet sich im Norden des Stadtteils Kirchheim und grenzt im Norden an die Weststadt, im Süden an den Ortskern Kirchheim, im Osten an die Südstadt und im Westen an die Felder des Stadtteils Pfaffengrund.

Der Betrachtungsraum (siehe Abb. 2) wird im Norden durch den Heidelberg Innovation Park (hip), den ehemaligen „Patton Barracks“, im Süden durch die Stettiner Straße, im Westen durch die Speyerer Straße, die Landesstraße L600a und im Osten durch den Schrebergartenweg und die Hardtstraße begrenzt.



Abb. 2: Betrachtungsraum der Stadtraumanalyse, Quelle: GTIS Stadt Heidelberg

Der Betrachtungsraum hat eine Flächengröße von insgesamt ca. 91 Hektar (ha). Andere Entwicklungsflächen weisen zum Vergleich folgende Flächengrößen auf: Bahnstadt 108,6 ha, „Campbell Barracks“ und „Mark Twain Village“ 43,4 ha und „Patton Barracks“ 14,8 ha.

Der **Bereich „Wohnen“** stellt die Wohnbauentwicklungsflächen des Flächennutzungsplanes (siehe Abb. 3) dar. Die Größe beträgt ca. 18 Hektar. Die Entwicklungsfläche ist Schwerpunkt der Wohnraumentwicklung.

Der **Bereich „Sport und Freiraum“** umfasst im Wesentlichen die im FNP als Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage, Sport- und Freizeitflächen und Gemeinbedarfsfläche Bildung dargestellten Flächen. Zu ihnen gehören Sport- und Freizeitflächen, Grünflächen und Kleingartenanlagen.

Der Bereich „Arrondierung“ stellt die Arrondierung/Überschneidung der beiden oben genannten Bereiche Wohnen sowie Sport und Freiraum dar. Dieser Bereich soll mit der Rahmenplanentwicklung überprüft werden.

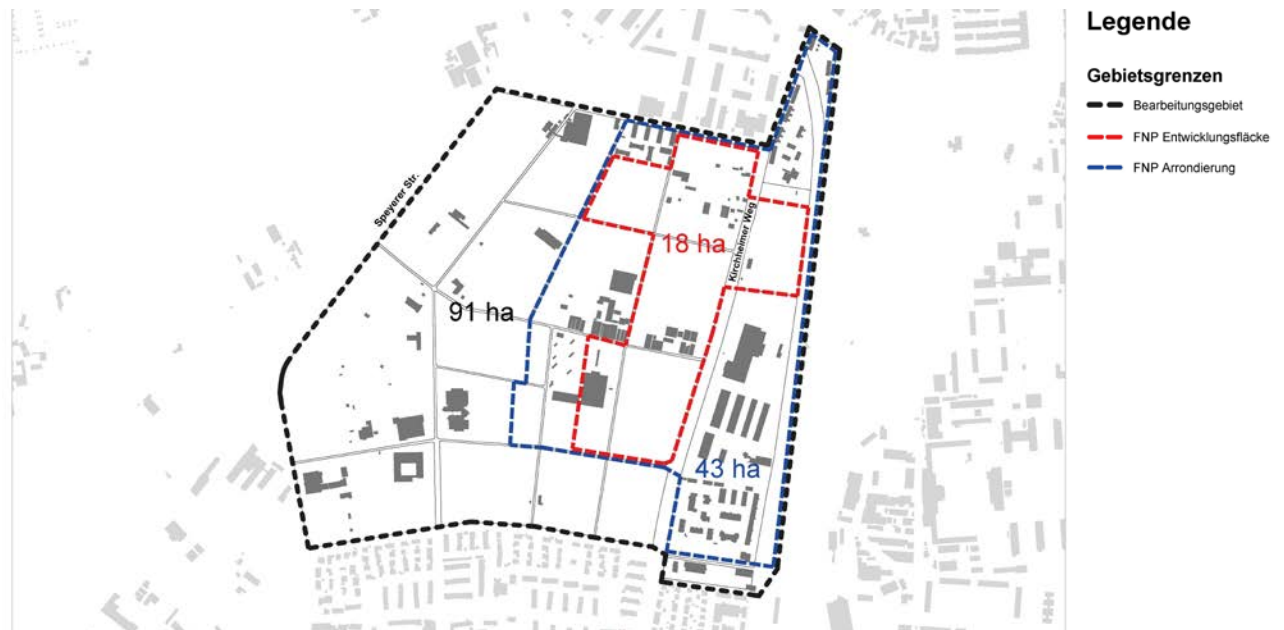


Abb. 3: Betrachtungsraum mit Wohnbauentwicklungsflächen des FNP und dem Bereich „Arrondierung“, Quelle: GTIS Stadt Heidelberg

2.2.2. Bestehende Planungen

Formelle Planungen

Regionalplan

Der seit Dezember 2014 rechtsverbindliche Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar ist ein zentrales Steuerungsinstrument für eine dynamische und gleichermaßen nachhaltige Weiterentwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar. Der Plan verdeutlicht sowohl Ziele als rechtliche Vorgaben, als auch Grundsätze für Abwägungs- und Ermessensentscheidungen.

Heidelberg stellt im zentrale Orte System ein Oberzentrum in der Region dar und wird der Raumkategorie hochverdichteter Kernraum zugeordnet. Es bestehen großräumige Entwicklungsachsen in Richtung Leimen, Neckargemünd, Weinheim und Mannheim und eine regionale Entwicklungsachse in Richtung Schwetzingen.

Entlang des Kirchheimer Wegs werden in dem Regionalplan Siedlungsflächen für Wohnen und auf der Fläche des Zentralbetriebshofs eine Siedlungsfläche für Industrie und Gewerbe dargestellt. Der südliche Bereich des Betrachtungsraumes ist ein Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz. Darüber hinaus wird ein regionaler Grünzug dargestellt, welcher die Freiflächen im westlichen Teil des Untersuchungsraumes betrifft. Die Flächen im Westen des Betrachtungsraumes sind zudem ein Bereich mit besonderer Bedeutung für Naherholung.

Insbesondere zur Wohnbauflächenentwicklung werden unter anderem folgende Aussagen getroffen:

„Im Rahmen der Wohnbauflächenentwicklung sollen zusätzliche Wohnbauflächen zur Sicherung einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Versorgung in der Metropolregion Rhein-Neckar sich an flächensparenden Siedlungskonzepten orientieren, unmittelbar an der bestehenden Siedlungsstruktur anknüpfen sowie vorrangig in räumlicher Nähe zu den Haltestellen des regionalbedeutsamen ÖPNV konzentriert werden.“

„Im Sinne der Konzeption einer „Region der kurzen Wege“ ist eine sinnvolle Zuordnung und Mischung der Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Erholungseinrichtungen anzustreben.“

(Verband Metropolregion Rhein-Neckar: Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, Seite 14)



Abb. 4: Auszug des einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar 2013, mit Markierung des Betrachtungsraums, Quelle: Verband Metropolregion Rhein-Neckar

Auszug aus der Legende:

		Siedlungsfläche Wohnen (N)		Regionaler Grünzug (Z)
		Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe (N)		Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz (G)
		Großräumige Straßenverbindung (N)		
		Entwicklungsfläche militärische Konversion		

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan 2015/2020 stellt für den Betrachtungsraum Flächen für Wohnen, Freiraum (neben Grünflächen, insbesondere Sport- und Freizeitflächen sowie Kleingartenanlage) und gewerbliche Bauflächen dar (siehe Abb. 5). Die Wohnbauentwicklungsfläche am Kirchheimer Weg mit ihrer Fläche von ca. 18 Hektar stellt einen Schwerpunkt der Wohnraumentwicklung in Heidelberg dar.

Anzumerken ist, dass der Flächennutzungsplan (FNP) ein vorbereitendes Planungsinstrument für die verbindliche Bauleitplanung ist. Die Darstellungen und Flächen im FNP sind daher nicht „parzellenscharf“ und lassen einen Auslegungsspielraum zu.

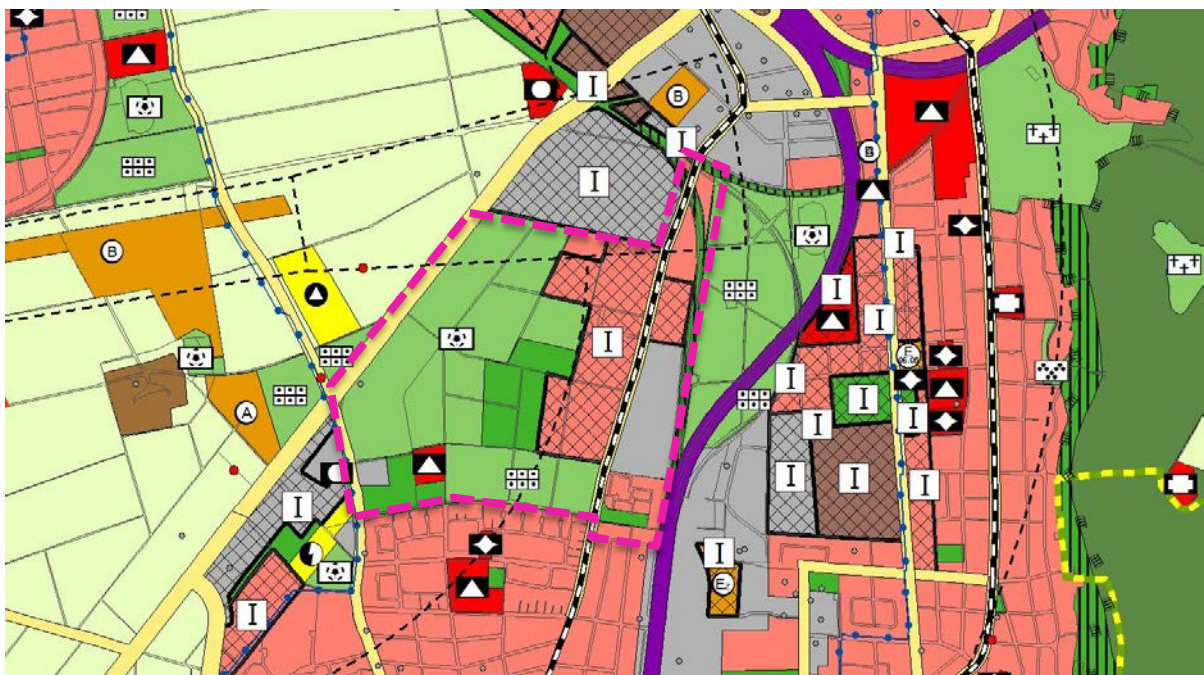


Abb. 5: Ausschnitt aus dem FNP, mit Markierung des Betrachtungsraumes, Quelle: Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim 2015/2020

Auszug aus der Legende:

	Entwicklungsfläche		Gewerbliche Baufläche		Wohnbaufläche
	Grünfläche		Sport- und Freizeitfläche		Bildung
	Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage				

Landschaftsplan

Zielsetzungen in Bezug auf den Naturschutz und die Landschaftspflege werden in dem Landschaftsplan konkretisiert. Für Heidelberg gilt der Landschaftsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim.

Innerhalb des Betrachtungsraums sind die Flächen östlich des Kirchheimer Wegs als Siedlungsflächen ausgewiesen. Der Bereich westlich des Kirchheimer Wegs wird im Landschaftsplan wiederum funktional der Freizeitgestaltung und Erholung zugeordnet. Ziele sind dort die Ermöglichung von Naturerfahrungen sowie das Angebot gebietspezifischer, vielfältiger und öffentlich zugänglicher Erholungs- und Freizeitaktivitäten. Der Siedlungseinfluss soll vom Innen- zum Außenbereich abnehmen. Die Freiflächen tragen außerdem eine Bedeutung für den Klimaausgleich im Verdichtungsraum.

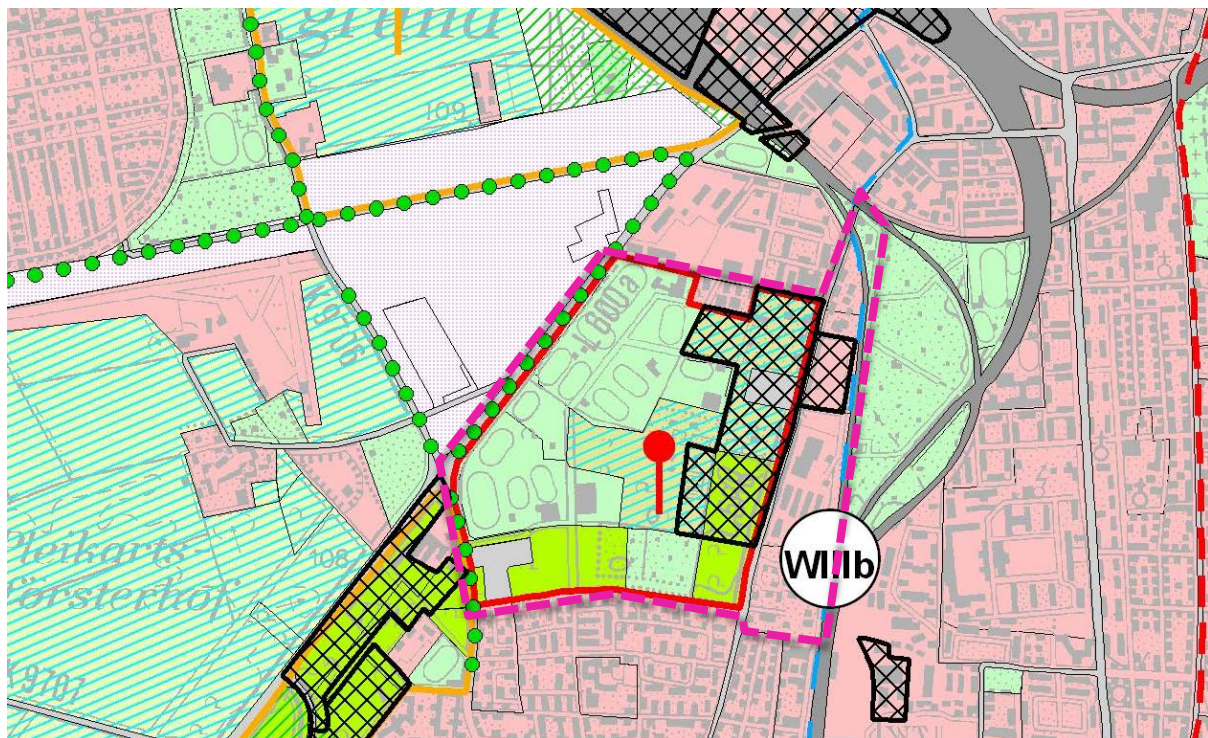


Abb. 6: Auszug aus dem Fachkonzept des Landschaftsplans, mit Markierung des Betrachtungsraumes, Quelle: IUS-Institut für Umweltstudien Weisser & Ness GmbH, im Auftrag des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim

Auszug aus der Legende:

	Bauflächen und technische Infrastruktur		Streuobst und strukturreiche Gebiete
	Öffentliche Grünflächen		Obst- und Gartenbau
	Straßen, bestehend / planfestgestellt		Wasserschutzgebiet Zone IIIb
	Bereiche für Freizeitgestaltung und Erholung im Verdichtungsraum		Anbauflächen in Wasserschutzgebieten und bedeutsamen Gebieten für Gewässerschutz
	Entwicklungsfläche aus dem FNP		Naturerfahrung/ gewässergebundene Aktivitäten
	Landschaftsgliedernde Baumreihen und Gehölze (schematisch)		

Der Großteil der Flächen des untersuchten Gebiets wird als öffentliche Grünfläche dargestellt. Im Südosten und –westen des Betrachtungsraums wurden darüber hinaus Streuobst- und strukturreiche Gebiete identifiziert, deren Strukturen zu erhalten und zu entwickeln sind. Diese Flächen sind Teil eines Grüngürtels entlang der Siedlungsfläche Kirchheims mit einer reichstrukturierten Feldflur (Streuobst, kleinstrukturierte Nutzgärten, Hecken, Brachen, Feldgehölze).

Der Betrachtungsraum befindet sich in dem Wasserschutzgebiet IIIB. Im Zentrum des Untersuchungsgebietes und in weiten Teilen der Wohnbauentwicklungsflächen des FNP's ist Obst- und Gartenbau vorhanden, die in dem Wasserschutzgebiet liegen. Auf diesen Flächen ist ein kontrollierter Einsatz von Dünge-, Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln nötig.

Entlang der Speyerer Straße und dem Baumschulenweg ist der Erhalt und die Neupflanzung von gliedernden Baumreihen und Gehölzen vorgesehen. In Bezug auf den Biotopverbund stellt insbesondere der Baumschulenweg als Achse zum Schwetzingen Schloss ein bedeutendes, lineares Verbundselement dar.

Bebauungspläne (B-Pläne)

Der Bebauungsplan 07.08.00 „Beiderseits des Kirchheimer Wegs“ mit Rechtskraft vom 27.08.1965 hat die Flächen des Betrachtungsraums weitestgehend abgedeckt und wurde im Laufe der Jahre durch folgende Änderungen angepasst:

- 1. Änderung „Östlich des Kirchheimer Wegs“ in 1974
- 2. Änderung „Nördlich der Stettiner Straße“ in 1977
- 3. Änderung „Nördlich und westlich des Harbigweges“ in 1978
- 4. Änderung in 2001 (Im Bereich der Gregor-Mendel-Realschule)
- 5. Änderung „Im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle“ in 2006

Außerdem existiert für das Wohngebiet Mörgelgewann der Bebauungsplan 07. 02.00 „Mörgelgewann“ mit Rechtskraft vom 11.10.1958 und der Bebauungsplan 06.08.00 „Sickingenstraße“ für zwei Baufelder am Franzosengewann mit Rechtskraft vom 13.06.1969.

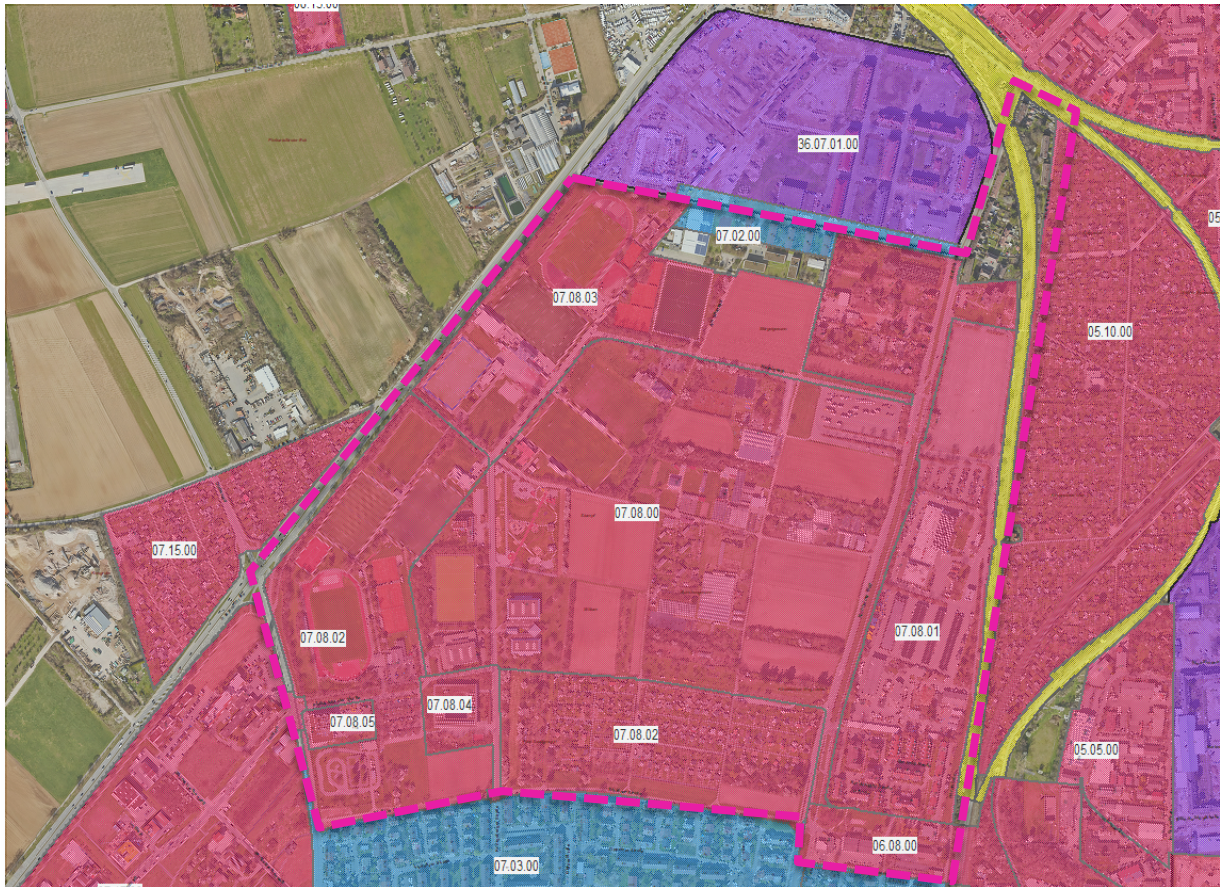


Abb. 7: Übersicht Bebauungspläne, mit Markierung des Betrachtungsraumes, Quelle: Auszug aus dem GTIS Stadt Heidelberg

Informelle Planung

Modell Räumliche Ordnung (MRO)

Das Modell Räumliche Ordnung (MRO) ist ein gesamtstädtisches Planwerk, welches der Fachbeitrag der Stadt Heidelberg zum Flächennutzungsplan war und das sich mit der räumlichen Entwicklung Heidelbergs unter siedlungs- und freiraumgestalterischen Aspekten beschäftigt. Es gibt auf der gesamtstädtischen Maßstabsebene generelle Nutzungsverteilungen und Entwicklungstendenzen vor. Aus dem Plan lässt sich ablesen, wo künftig neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, wo Zentren und Achsen gestärkt und welche Grün- und Freiflächen freibleiben und entwickelt werden sollen. So lassen sich die Prioritäten in der künftigen räumlichen Entwicklung Heidelbergs erkennen. Dem MRO liegt die Leitidee zugrunde, mit Bauland sorgsam umzugehen und Innen- vor Außenentwicklungspotenzialen zu aktivieren.

Die Stadt Heidelberg schreibt seit Anfang des Jahres 2020 das Modell Räumliche Ordnung fort, mit dem Ziel, abzugleichen, welche Aussagen und Entwicklungsschwerpunkte weiterhin Bestand haben und Lösungen zu finden, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum, z.B. der Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen, möglichst klima- und umweltverträglich realisiert werden können.

Der Betrachtungsraum befindet sich innerhalb eines im MRO99 ausgewiesenen Entwicklungskorridors zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ortskern Kirchheim. Richtung Süden hat sich parallel dazu in den letzten 20 Jahren aufgrund der Konversionsentwicklungen im Stadtteil Südstadt ein weiterer Korridor gebildet. Der Entwicklungskorridor Richtung Kirchheim hat jedoch weiterhin Bestand. Bauliche Verdichtungen in diesem Bereich (mit dem Schwerpunkt Wohnen und Arbeiten) bieten das Potential - auch in Verbindung mit der künftigen Entwicklung des „Patrick-Henry-Village“ – ein weiteres Zentrum auszubilden und die Funktion des Entwicklungskorridors zu stärken. Die Kleingärten im Süden des Betrachtungsraums sowie die Sport- und Freizeitnutzungen an der Speyerer Straße sind zu erhalten.

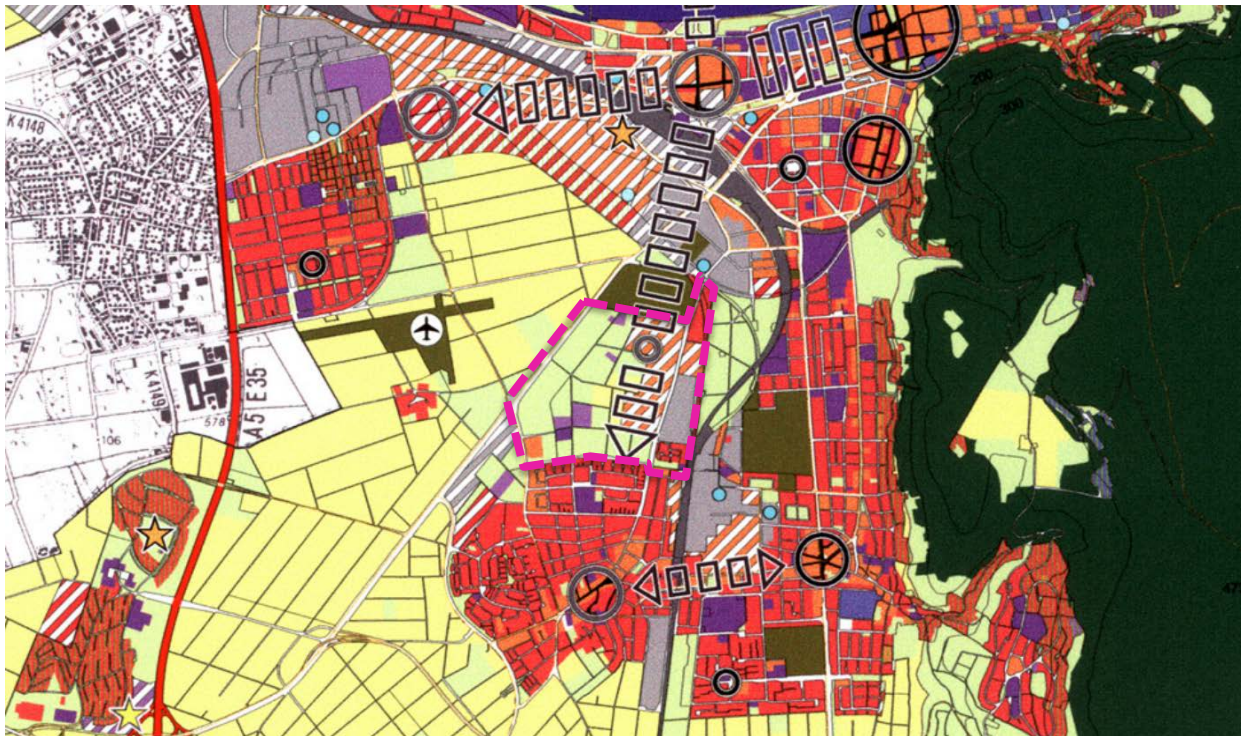


Abb. 8: Ausschnitt MRO, mit Markierung des Betrachtungsraums Quelle: Modell Räumliche Ordnung Stadt Heidelberg 1999

2.2.3. Entwicklung des Stadtteils Kirchheim und des Betrachtungsraumes

Bis ins 18. Jahrhundert lag Kirchheim noch oberhalb eines Altlaufs des Neckars und war Seegebiet. Kirchheim wird heute durch den historisch gewachsenen Ortskern und eine ausgedehnte Freiraumstruktur geprägt, die vorrangig aus landwirtschaftlich genutzten Flächen besteht. Das Ortsbild des historischen Ortskerns lässt heute noch die ehemals landwirtschaftliche Prägung durch Gehöfte mit großem Wohnhaus, Stall und Nebengebäuden erkennen. Der Ortskern Kirchheims um den Kerweplatz liegt in ca. fünf Kilometer Entfernung zur Altstadt und grenzt, durch die Bahnlinie getrennt, an den Ortskern Rohrbachs an.

Seit 1920 gehört der **Stadtteil Kirchheim** zu Heidelberg und entwickelte sich zu einem Wohnstandort mit aktuell ca. 16.000 Einwohnern. Zudem ist Kirchheim mit knapp 1.500 Hektar der flächenmäßig größte Stadtteil Heidelbergs.

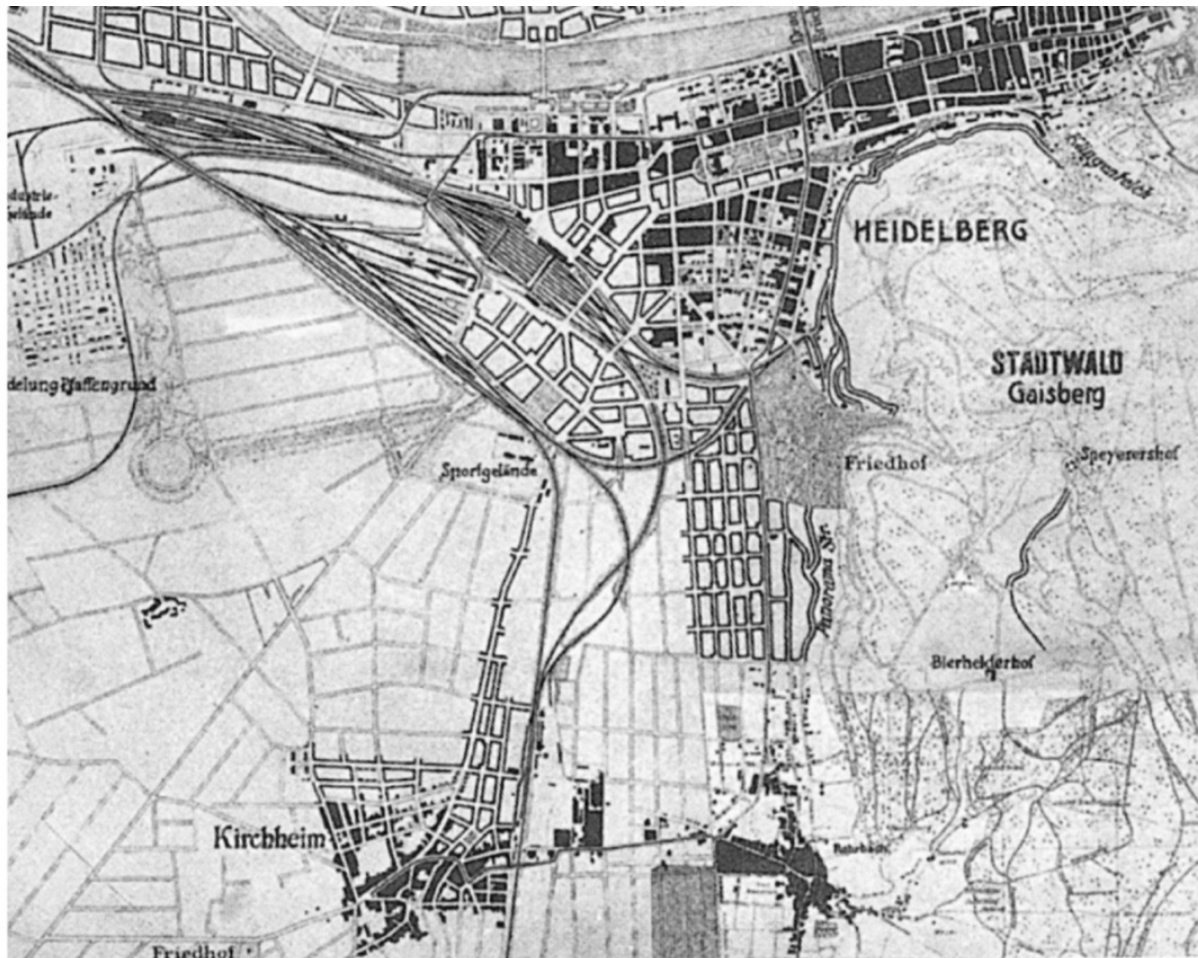


Abb. 9: Planungsgrundlage für die Stadtentwicklung Heidelbergs, Quelle: Prof. Läger, um 1920

Mit dem Bebauungsplan „Beiderseits des Kirchheimer Wegs“ wurde 1965 eine städtebauliche Richtung für die Entwicklung des Betrachtungsraums vorgegeben. Neben großen Flächen für Betriebe des Erwerbsgartenbaus, waren u.a. das Städtische Stadion sowie das Städtische Schwimmbad dort vorgesehen. Am nördlichen Ortsrand von Kirchheim wurde die Kleingartenanlage „Stettiner Straße“ etabliert. In diesem Kontext sollte der Bereich auch eine Funktion als Erholungsgebiet erfüllen.

Tatsächlich etablierten sich im Laufe der Zeit zahlreiche Sportanlagen und Sportvereine entlang des Harbigwegs, während der Erwerbsgartenbau rückläufig war und heute kaum noch vorhanden ist. Zuletzt wurde im Herbst 2016 mit der „alla hopp!“- Anlage am Harbigweg ein Ort, der Sport und Freizeitgestaltung vereint, geschaffen.

Im Zuge einer Änderung des o.g. Bebauungsplans (1974) wurden auf der östlichen Seite des Kirchheimer Wegs der (neue) Messplatz sowie der Zentralbetriebshof fixiert; diese Standorte sind noch heute so vorhanden.

Neben dem Untersuchungsgebiet Wohnsportpark Kirchheimer Weg gehören die Konversionsflächen im Norden - die ehemaligen „Patton Barracks“, als auch das „Patrick-Henry-Village“ und das „Airfield“ zu Kirchheim, welche nach dem Abzug der US-Army 2014 für die Entwicklung freigegeben wurden. Diese stellen entscheidende Flächen für die weitere Stadtteilentwicklung Heidelbergs dar.

2.2.4. Umgebende Stadtteile

Die **Bahnstadt** ist der neueste Stadtteil der Stadt Heidelberg, welcher seit 2009 auf ehemaligen Bahnanlagen südwestlich der Altstadt entsteht und sich derzeit in einer bereits fortgeschrittenen Phase der baulichen Entwicklung befindet. Hier entsteht ein urbaner, gemischtgenutzter und nachhaltiger Stadtteil mit Wohnraum für ca. 6.800 Menschen. In den gewerblichen Bereichen sollen außerdem ca. 5.000 bis 6.000 Arbeitsplätze im Bereich der Wissenschaft und Wirtschaft geschaffen werden.

Die **Weststadt** ist ein gründerzeitlich geprägter Stadtteil mit einer hohen Qualität der Bausubstanz und des öffentlichen Raumes. Der südwestlich der Bahntrasse gelegene Teil der Weststadt ist als Gewerbe- und Mischgebiet deklariert und wird zu großen Teilen von Handwerkern, produzierendem Gewerbe und Betrieben mit dem Tätigkeitsfeld KFZ geprägt. Flankierend haben sich auch Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie in diesem Gebiet angesiedelt. Der Besatz durch großflächigen Einzelhandel ist nicht als gebietstypisch anzusehen.

Im Norden Kirchheims bildet der Übergang zur Weststadt und zur Bahnstadt eine räumliche Lücke, die aktuell durch großflächige Sportanlagen, Kleingärten und bewirtschaftete Feldflure geprägt ist. Auch die Flächen der ehemaligen „Patton Barracks“ liegen in diesem „Zwischenraum“ und schließen über die Flächen des ehemaligen Unionssportplatzes und eine Kleingartenanlage direkt an die Weststadt und die Bahnstadt an.

Die **Südstadt** bildet den östlichen Abschluss des Untersuchungsgebietes. Die ursprüngliche Bebauung des Stadtteils war durch die Hanglage des Kleinen Odenwalds charakterisiert. Die Südstadt ist verbindender Stadtteil zwischen der Weststadt und dem historischen Ortskern Rohrbach. Die Südstadt wurde stark durch die ehemaligen Kasernen „Großdeutschlandkaserne“ geprägt, die späteren „Campbell Barracks“ und das „Mark Twain Village“. Seit dem Wegzug des amerikanischen Militärs ist der Stadtteil durch eine hohe Dynamik, Veränderung und Bevölkerungszuwachs gekennzeichnet. Die Entwicklung der Konversionsflächen folgt der Rahmenplanung Südstadt (siehe Abb. 10).

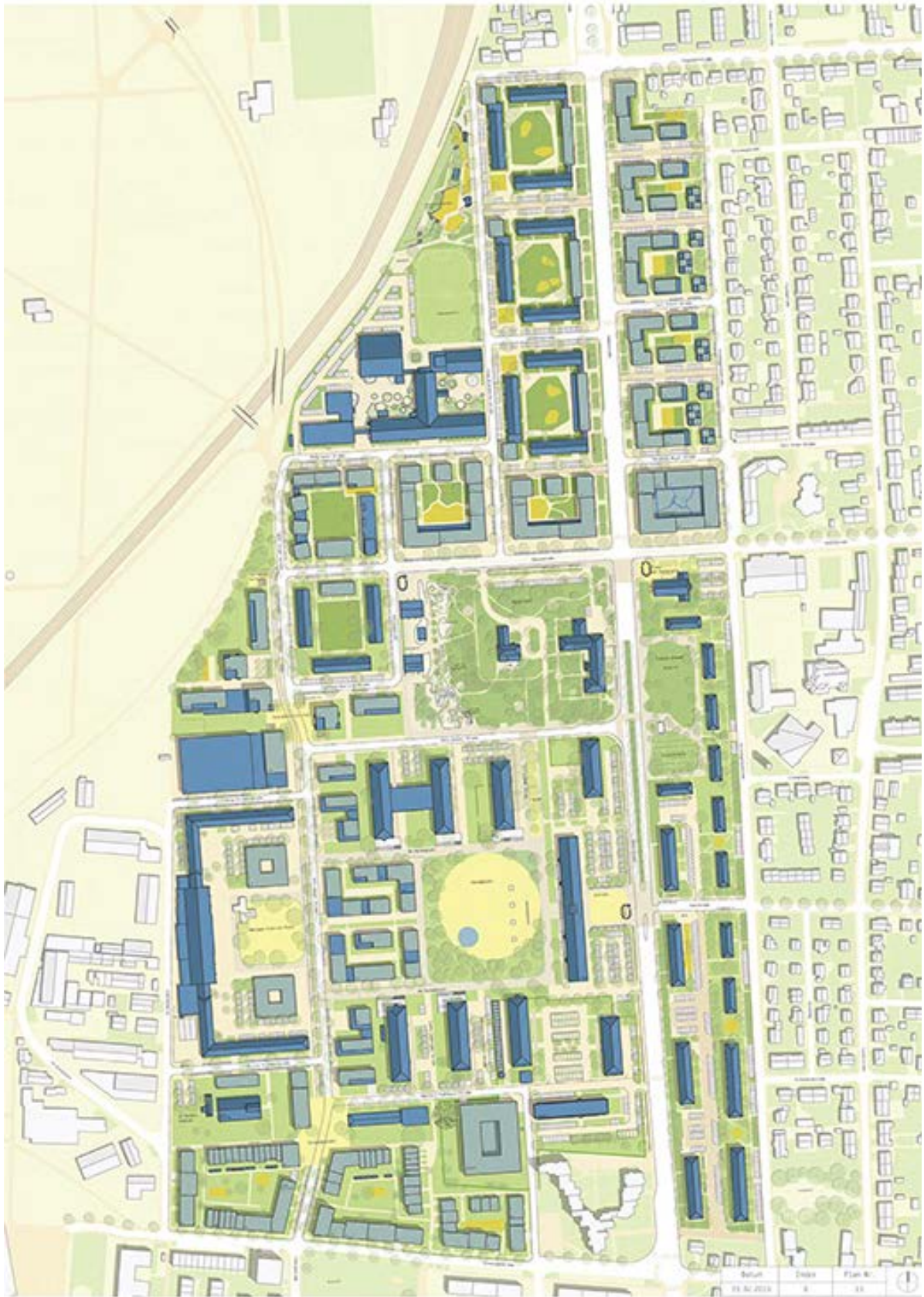


Abb. 10: Rahmenplanung Südstadt, Entwurf: ARGE metris architekten und Stadtplaner/711LAB / Stadt Heidelberg

Die großflächige **Kleingartensiedlung „Kirchheimer Loch“** bildet die grüne Lunge zwischen der Südstadt und dem Wohnsportpark Kirchheimer Weg.

Westlich des Untersuchungsgebietes grenzt der Stadtteil **Pfaffengrund** an. Die **Speyerer Straße** bildet, neben vereinzelt angeordneten Gewerbebetrieben und der neuen Feuerwache, den Übergang in den westlich gelegenen Landschaftsraum mit seinen Feldfluren. Zugleich bildet sie eine stark trennende Wirkung zwischen dem Landschaftsraum und dem Untersuchungsgebiet.

2.2.5. Projekte und Planungen im Umfeld

Heidelberg Innovation Park (hip) / ehemalige „Patton Barracks“

Im Norden des Untersuchungsgebiets grenzen die Flächen der ehemaligen „Patton Barracks“ an, welche ca. 15 Hektar umfassen und im Rahmen einer Konversion als Innovationspark entwickelt werden. Gefasst wird das Areal im Norden durch den östlichen Ausläufer der neu entwickelten Bahnstadt. Eine räumliche Barriere zwischen der geplanten Bebauung der Bahnstadt und dem in der Entwicklung befindlichen Innovationspark ist der ehemalige Bahndamm, auf dem im Zuge der Bahnstadtentwicklung ein stadtteilübergreifender Fuß- und Radweg mit flankierenden naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsflächen angelegt wurde.

Nach dem Abzug der US-Army in 2014 wird die ehemalige militärische Liegenschaft „Patton Barracks“ zu einem Innovationspark mit urbanem, innovativem und nachhaltigen Charakter entwickelt. Der hip gliedert sich in unterschiedliche Bereiche und schafft ein differenziertes Angebot an baulichen Typologien und Freiräumen. Allgemeines Ziel bei der Entwicklung der Wirtschaftsflächen ist es, Synergien zwischen den unterschiedlichen Nutzungsbereichen und Nutzern zu erzielen. Deshalb sollen Start-ups bis hin zu größeren, bereits etablierten Unternehmen in den Bereichen IT, Digitale Medien, Design und Bioinformatik vertreten sein. Das Zentrum des Digital Hub kurpfalz@bw stellt die zentrale Anlaufstelle des Innovationsparks dar.

Im Rahmen der Konversion werden die ehemals isolierten Flächen geöffnet und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ziel ist dabei die Einbindung in die Umgebung und die frei- und stadträumliche Vermittlung zwischen Kirchheim und der Bahnstadt. Das Konzept sieht die Aufnahme von Erschließungsachsen und Freiraumstrukturen vor, um eine Vernetzung mit den Stadt- und Landschaftsräumen der Umgebung zu erreichen. Die Haupteerschließung des Innovationsparks erfolgt über zwei Erschließungsspannen (dem Carl-Friedrich-Gauß-Ring im Westen und dem Margot-Becke-Ring im Osten des Areals), die an die Speyerer Straße und den Kirchheimer Weg anbinden und über eine untergeordnete Ost-West-Verbindung miteinander verknüpft werden. Der Harbigweg und der Carl-Friedrich-Gauß-Ring werden in Verlängerung des Harbigwegs nach Norden über eine neue Straße verbunden, die für den Bus- und Radverkehr eine neue, direktere Verkehrsführung ermöglicht. Eine wichtige Nord-Süd-Freiraumverbindung stellt der grüne Korridor mit dem „Patton Square“ (Mary-

Somerville-Platz) als zentralen Platz dar. Darüber hinaus ist im Norden des Innovationsparks die Anlage eines Parks geplant, der auch den aus Süden kommenden Radverkehr auf den Radweg auf dem ehemaligen Bahndamm leitet. Die historische Schlossachse bzw. Maulbeerallee, die im 18. Jahrhundert als Basis für die Vermessung der Kurpfalz diente und unter Kurfürst Carl Phillip als Maulbeerallee angelegt wurde, verbindet geradlinig die Berge Kalmit und Königstuhl und ist die Symmetrieachse des auf der Achse liegenden Schwetzingen Schlosses. Sie tangiert in der Verlängerung des Baumschulenswegs den „Patton Park“ im Nordwesten.

Die im Südwesten der Konversionsfläche angesiedelte Großsporthalle mit Parkhaus steht in Verbindung zu den Sport- und Freizeitanlagen an der Speyerer Straße. Im Regelbetrieb findet in der Halle Schul- und Vereinssport statt, sie wird aber auch Platz für sportliche und kulturelle Großveranstaltungen mit bis zu 5.000 Zuschauern bieten.



Abmessungen. Neben dem Schul- und Vereinssport soll sie außerdem für die Spiele der Basketball- und Handballligen genutzt werden.



Abb. 12: Visualisierung der Großsporthalle „SNP dome“ (von Westen betrachtet) Quelle: BAM Sports GmbH

Planung der Sickinger Brücke

Die Bahngleise stellen eine Barriere zwischen den Stadtteilen Rohrbach und Kirchheim dar. Das Tiefbauamt und das Stadtplanungsamt haben daher 2007 einen Realisierungswettbewerb für die Planung einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen Kirchheim und Rohrbach ausgeschrieben. Die Brücke verbindet die Sickingenstraße in Rohrbach mit dem Franzosengewann in Kirchheim. Der 1. Preis ging an der Entwurfsverfasser Weischede, Hermann und Partner, Stuttgart, in AG mit Bez & Kock Architekten, Stuttgart. Wegen der Mäander-Form des Entwurfs wird diese auch „Schlangenbrücke“ genannt.



Abb. 13: Modell des 1. Preisträgers - Entwurf der Sickinger Brücke, Quelle: Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim Rohrbach (DS 0016/2008/BV)

2.2.6. Entlang des Kirchheimer Wegs

Durch das Untersuchungsgebiet verläuft der Kirchheimer Weg (Landesstraße L 598). Auf ihr verläuft die Straßenbahnlinie 26. Einerseits Bindeglied zwischen Kirchheim und der Innenstadt, andererseits bildet sie aufgrund des Trassenverlaufs und der Topografie eine räumliche Barriere für das Gebiet.

Brückenbauwerke

Fuß- und Radwegebrücken über die Haupteerschließungsstraßen Speyerer Straße und den Kirchheimer Weg, im Norden des Betrachtungsraumes, bilden Eingangssituationen in den Stadtteil und ermöglichen eine wichtige Ost-West Verbindung. Von Norden kommend, stellen die Brücken mit ihren Torsituationen einen Auftakt in den Stadtteil dar. Während die Brücke über die Speyerer Straße einen modernen Charakter hat, tragen die Brücken über den Kirchheimer Weg einen historischen Wert. Die ehemalige Eisenbahnbrücke an der Kreuzung Kirchheimer Weg/Rudolf-Diesel-Straße ist sogar ein Kulturdenkmal im Sinne des §2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg.

Auszug der Denkmaltopographie zum Stadtkreis Heidelberg, 2013:

„1910 erbaut. [...] Typische Konstruktion für zumeist innerstädtische, oft bahnhofsnahe Eisenbahnbrücken. [...] Die erhöhten Ansprüche an das ästhetische Erscheinungsbild sind in der Materialwahl sowie in der Ausgestaltung der Details ablesbar. Bemerkenswert die großen Steinformate des Rustika-Mauerwerks. Die grob bossierten Steine der Widerlagersockel sind mit breiten Zierfugen sowie gerundeten Gurtgesimsen von den feiner bossierten Steinen der Flügel- und Böschungswände abgegrenzt. Die eisernen Konsolen sind noch bogenförmig, die darauf stehenden Eisengeländer bereits zeittypisch geradlinig ausgestaltet.“



Abb. 14: Denkmalgeschützte Brücke am Kirchheimer Weg, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Ostseite des Kirchheimer Weges

Im östlichen Teil gliedern sich entlang des Kirchheimer Wegs verschieden maßstäbliche Nutzungen auf; von Norden beginnend die „Polizeibeamtensiedlung“ der GGH, der Messplatz, der Zentralbetriebshof (ZBH) sowie das Wohngebiet Franzosengewann.

Die „Polizeibeamtensiedlung“ der GGH

Die kleinteilige Siedlung mit den Wohngebäuden Kirchheimer Weg 19 - 55 wurde 1922/23 von der Stadt Heidelberg (Hochbauamt, Abt. Siedlungswesen) für Beamte der Badischen Polizei errichtet. 1927 kamen die in U-Form stehenden Gebäude Kirchheimer Weg 57-61 hinzu. Zwei weitere Wohngebäude Kirchheimer Weg 63-65 wurden 1951/52 durch die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz Heidelberg (GGH) errichtet, in deren Eigentum sich mittlerweile der gesamte vorgenannte Gebäudebestand befindet.

Fachliche Einordnung des Landesamts für Denkmalpflege:

„Es handelt sich bei den Wohngebäuden Kirchheimer Weg 19-23 und 26-55 (Flstnr. 2816) um die sogenannte Polizeibeamtensiedlung, die 1925/26 im Auftrag des Mietervereins e.V. Heidelberg „an der neuen Kaserne“ errichtet wurde. Sie wurde bereits im Rahmen der systematischen Erfassung des Ortsteils Kirchheim 1999 überprüft (ohne Innenbegehungen).

Die Anlage der drei einander zugeordneten Gebäude 26-35, 37-43 und 45-55 ist städtebaulich reizvoll. Die Kubaturen mit den pavillonartigen Eckbauten und der regelmäßigen Schornsteinanordnung sind von barocken Bauten inspiriert. Die Kleinteiligkeit und Anlage von Kleintierstallungen u.ä. ist typisch für den Siedlungsbau jener Jahre. Die Baugruppe Kirchheimer Weg 19-23 sollte nach dem gleichen Modell entstehen, wurde aber 1926 anders ausgeführt.

Bereits 1999 war der Überlieferungszustand der Bauten von erneuerten Bauelementen und Umbauten, vor allem im rückwärtigen Bereich, geprägt. Diese Entwicklung hat sich bis heute fortgesetzt, wie ich bei der Sichtung am 18.3.2019 feststellen konnte.

Die Siedlung erfüllt nicht die Kriterien eines Kulturdenkmals, ist aber aus Sicht der Inventarisierung als erhaltenswert im Sinne des Baugesetzbuches einzustufen, vgl. § 172 BauGB.“



Abb. 15: „Polizeibeamtensiedlung“ der GGH, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Die Gebäudegruppe Kirchheimer Weg 57-61 ist eine typische Mietshausarchitektur der 1930er Jahre. Sie bezieht ihren Reiz vor allem aus der hofartigen Anordnung. Auch hier liegt keine Denkmaleigenschaft vor.

Hochhäuser der GGH, Kirchheimer Weg 67

Die beiden Gebäude wurden 1965/66 durch die GGH errichtet, um dem Bedarf an sogenannten „Einfachwohnungen“ nachzukommen. Die 48 Wohneinheiten werden derzeit als Obdachlosenunterkunft genutzt.

Der Neue Messplatz

Die Bezeichnung Neuer Messplatz kommt von der Verlegung des Messplatzes vom alten Standort am Czernyring/Speyerer Straße an den neuen Standort am Kirchheimer Weg. Die Verlegung erfolgte in den 1970er Jahren.

Der Neue Messplatz wird mit diversen Nutzungen belegt. Im Jahr 2018 waren es insgesamt 157 Tage mit Zirkus (37 Tage), Flohmärkten (17 Tage), als Parkplatz für andere Veranstaltungen (19 Tage), Puppentheater (9 Tage) und weitere Veranstaltungen wie Street Food, Stuntshow, Dinopark, Sicherheitstraining, Filmfestival (75 Tage). Als Parkplatz genutzt stellen der Messplatz und der dazugehörige Parkplatz, westlich des Kirchheimer Wegs (ca. 1 ha) über 600 Stellplätze bereit. Der Messplatz hat somit „zwei Gesichter“. Bei Veranstaltungen ein bunter, lebendiger und emotionaler Ort, an den ungenutzten Tagen eine große, weitläufige und leere Fläche.

Die Fläche des Messplatzes ist Teil der Wohnflächenentwicklung des Wohnsportparks und hat eine Größe von ca. 2 ha. Der Messplatz ist am heutigen Standort für die Schausteller wenig attraktiv und soll nicht nur wegen den Planungsüberlegungen für den Wohnsportpark verlagert werden. Aktuell werden seitens der Stadt mögliche Ersatzstandorte gesucht und bewertet.



Abb. 16: Neuer Messplatz, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Zentralbetriebshof (ZBH)

In direkter Nachbarschaft zum Neuen Messplatz befindet sich der städtische **Zentralbetriebshof**. Am Standort sind ca. 400 Mitarbeiter tätig. Das Gelände hat eine Fläche von rund 64.000 m² und beherbergt die nachfolgenden Ämter und Nutzungen:

- Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Heidelberg (Amt 70)
 - Zentralwerkstätten
 - Müllabfuhr
 - Straßenreinigung / Winterdienst
 - Verwaltung
 - Sozialbereich / Kantine
- Regiebetrieb Straßenbau (Amt 66) und Gartenbau (Amt 67)
- Lager für Müllbehälter und Verkehrszeichen sowie für Geräte und Arbeitsmittel diverser Ämter
- Abwasserzweckverband Heidelberg (AZV)
 - Kanalbau
- Betriebstankstelle der Stadt Heidelberg

Die Betriebszeiten sind je nach Jahreszeit sehr verschieden und erstrecken sich im Winterdienstbetrieb von 04:00 Uhr morgens bis 22:00 Uhr in der Nacht.

Auf dem Gelände sind bis auf wenige Ausnahmen die 320 Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks untergebracht. Neben den Fahrzeugen und Geräteträgern befinden sich am Standort auch die für einen Ganzjahresbetrieb erforderlichen Anbaugeräte. Der gesamte Fuhrpark wird durch die Kfz-Werkstatt des Amtes 70 gewartet und instandgehalten.

Standortvorteile sind die kurzen Wege und der tägliche Austausch der vor Ort ansässigen Betriebe. Insbesondere im Winterdienstbetrieb besteht ein Standortvorteil darin, dass alle für einen reibungslosen Winterdienstbetrieb notwendigen Einflussgrößen vor Ort vorhanden sind.

Die Dächer von Wärmehalle, Kfz-Werkstatt und Tankstelle sind jeweils mit einer Photovoltaik-Anlage mit einer Gesamtleistung von ca. 165 kWp belegt. Im Rahmen des Masterplan 100% Klimaschutz ist derzeit eine Erweiterung durch eine Photovoltaik-Anlage (527 kWp, Laufzeit: 18 Jahre) auf den Dächern der Fahrzeugunterstände (ca. 3440 m²) in Planung, welche in Kürze durch die Stadtwerke Heidelberg (SWH) realisiert werden soll.

Es bestanden Überlegungen den Zentralbetriebshof an einen dauerhaften Standort (30 Jahre) zu verlegen, an welchem zudem Optimierungsmaßnahmen hinsichtlich der Einbeziehung bzw. Unterbringung der Ämter 66, 67 und der SWH-Werkstatt überprüft werden sollten. Inzwischen ist jedoch der aktuelle Sachstand, dass der Zentralbetriebshof an dem bisherigen Standort verbleiben soll und die Flächen wie bisher weiter genutzt werden.



Abb. 17: Übersicht Zentralbetriebshof, Quelle: GTIS Stadt Heidelberg

1	Verwaltungsgebäude Amt 70	7	Betriebstankstelle Amt 70	13	Salzlager (Winterdienst)
2	Werkstattgebäude Amt 70	8	Laugenmischstation (Winterdienst)	14	Neubau Amt 67 RG
3	Büro Amt 66 RS	9	Salzsilo (Winterdienst)	15	Lager Amt 67 RG
4	Büro AZV	10	Fahrzeugunterstand	16	Mitarbeiterparkplatz
5	Pforte Amt 70	11	Wärmehalle		
6	Waschplatz	12	Gerätehalle		

Franzosengewann – Wohnanlage zwischen ZBH und Grünzug

Das Wohngebiet wird durch die Ilse-Krall-Straße/Karl-Menges-Straße erschlossen, ist verkehrsberuhigt und umfasst eine Reihenhausbauung sowie Geschosswohnungsbau.

Westseite des Kirchheimer Weges

Im westlichen Teil gliedern sich entlang des Kirchheimer Wegs, von Norden beginnend der Heidelberg Innovation Park, Gartenbaubetriebe, der Parkplatz des Messplatzes, landwirtschaftliche Flächen sowie eine großflächige Kleingartensiedlung.

Südlich an den Innovationspark angrenzend liegt die **Wohnanlage Mörgelgewann**, die in den 1950er Jahren als Notwohngebiet errichtet wurde und in der bis zu 300 Menschen untergebracht wurden.

2.2.7. Orientierungspunkte

Der wichtigste **Orientierungspunkt** ist die Berglandschaft des Kleinen Odenwaldes, welcher sich östlich des Untersuchungsgebietes erstreckt. Nach Norden gelangt man unmittelbar in die belebte Altstadt, nach Süden zu den hanggelegenen Stadtteilen Boxberg und Emmertsgrund, den sonnigen Weinhängen und nach Osten in den grünen und schattigen Wald. Der Kontrast hierzu sind die westlich gelegenen, flachen Fluren der Neckar-Rheinebene.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es wenige Hochpunkte und Orientierungspunkte. Die Orientierung geben das Hochhaus „Innovation Lab“ nach Norden und zur Bahnstadt, der Kirchturm St. Peter nach Süden, der Wasserturm an der Georg-Mechtersheimer-Straße nach Osten und die Lichtmasten der Sportanlagen nach Westen.



Abb. 18: Berge des Kleinen Odenwaldes als wichtige Orientierungspunkte in Ost-West-Richtung, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 19: Hochpunkt „Innovation Lab“, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 20: Turm der Kirche St. Peter in Kirchheim und Lichtmasten als Sichtpunkte, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 21: Der Hochpunkt des Wasserturms als Orientierungspunkt, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Von außerhalb kommend stellen die Großsporthalle von Westen, die Hochhäuser am Messplatz (Kirchheimer Weg 67) von Osten und der Brückendurchgang an den „Patton Barracks“ von Norden prägnante Elemente im Stadtraum dar.

Besonders gekennzeichnet ist das Untersuchungsgebiet durch diverse **räumliche Barrieren**. Obwohl der Stadtraum innenstadtnah und verkehrsgünstig liegt, verfügt er deshalb aktuell über mangelhafte Verknüpfungen zu benachbarten Quartieren. Die Nord- und Ostseite des Gebietes wird durch die Topografie der ehemaligen Bahndämme abgegrenzt. Verstärkt wird die Abgrenzung nach Osten durch die flächig großmaßstäbliche Typologie des Zentralbetriebshofes und des Messplatzes, als auch durch fehlende, gut ausgebaute Wegeverbindungen.

Fast identisch verhält sich dies auf der Westseite des Gebietes. Die Speyerer Straße erzeugt eine starke Trennung, verstärkt durch die Leitplanken, wenige Übergänge und einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h (Grüne Welle) bis zum Stadteingang. Der Landschafts- und Stadtraum öffnet sich nur schwer dem Nutzer.

Hinzu kommen auch hier flächig großmaßstäbliche Sportnutzungen. Durch hohe Ballfangzäune, Sichtschutzbarrieren, aber auch wenige Wegebeziehungen entlang der Anlagen, ist eine stadträumliche Verknüpfung und Öffnung nur schwer möglich.



Abb. 22: Speyerer Straße als räumliche Barriere und Sichtpunkt Stadtwerte-Turm, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 23: Beispiele für eine stadträumliche Barriere - Ballfangzaun, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Geteilt wird das gesamte Untersuchungsgebiet durch den Kirchheimer Weg. Die abschnittsweise zwei- bis dreispurige Straße mit der Straßenbahntrasse, als auch Straßenböschungen, lassen eine Verknüpfung der Bereiche kaum zu. Das östliche Untersuchungsgebiet kann von Norden nur über eine Unterführung des Kirchheimer Weges erfolgen.

Hinzuweisen ist hier, dass räumliche Barrieren nicht durchgehend als eine negative städtebauliche Situation konnotiert sind. Negativ gesehen und wie oben beschrieben, grenzen Barrieren ab. Schaffen soziale Angsträume, keinen Austausch und Verknüpfung zwischen den Stadträumen und hindern somit eine positive Entwicklung. Positiv gesehen können räumliche Barrieren vielfältige und interessante Orte und Stadträume schaffen.



Abb. 24: Unterführung des Kirchheimer Weges Richtung Westen zum Parkplatz Messplatz, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.3. Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur

2.3.1. Wohnen

Der Betrachtungsraum entspricht in etwa dem statistischen Stadtviertel „007 5 Am Kirchheimer Weg“. Innerhalb dieses Gebiets wurden 2018 im **Bestand** circa 460 Wohnungen gezählt. Die meisten Wohnungen (85 Prozent) sind zwischen 1949 und 1999 entstanden: 167 Wohnungen (36 Prozent) von 1949 bis 1968, 107 Wohnungen (23 Prozent) zwischen 1979-89 sowie 122 Wohnungen (26 Prozent) zwischen 1990-99. Von 1969 bis 1978 wurden nur wenige Wohnungen (6) gebaut.

Die statistische Wohnfläche pro Einwohner liegt mit circa 31 m² deutlich unter dem Heidelberger Durchschnitt von circa 40 m².

Der Anteil der Mehrpersonenhaushalte liegt mit rund 51 Prozent über dem Heidelberger Durchschnitt von rund 44 Prozent, ebenso wie der Anteil von Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren. Dieser liegt bei rund 21 Prozent gegenüber 15 Prozent in der Gesamtstadt.

Die **Wohnraumbedarfsanalyse** 2030 der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2013 hat ergeben, dass bis zum Jahr 2030 ein erheblicher Mehrbedarf an Wohnungen entstehen wird. Dies wurde auch in der Fortschreibung der Wohnraumbedarfsanalyse mit Zielhorizont 2035 aus dem Jahr 2019 bestätigt. Hierbei gilt es nun die bereits im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellten Flächen zu aktivieren.

Auf der Grundlage der Wohnraumbedarfsanalyse 2030 veranlasste die Stadt Heidelberg eine **Wohnungsbauoffensive**. Aufgrund des sehr angespannten Wohnungsmarkts bringt die Stadt Heidelberg im Sinne ihrer Wohnbauoffensive kontinuierlich neue Wohnbauflächen in die Entwicklung. So gilt der Wohnungsneubau im **Handlungsprogramm Wohnen** von 2017 (siehe DS 0333/2016/BV) als das zentrale Handlungsfeld der Heidelberger Wohnungspolitik. Die Flächen um den Kirchheimer Weg sowie um den Messplatz leisten dazu - als planungsrechtlich im FNP abgestimmte Potenzialflächen für Wohnungsbau - einen wichtigen Beitrag (siehe aktueller FNP). Im aktuellen **Baulandprogramm (BLP)** (DS 0354/2017/BV) ist dabei vorgesehen, dass diese Flächen (Realisierung ursprünglich bis 2026 vorgesehen) in mehreren Stufen in die Umsetzung gebracht werden und dort insgesamt etwa 1.000 bis 1.500 Wohneinheiten geschaffen werden können. Im BLP ist ebenfalls festgehalten, dass vor allem der nördliche Bereich der Flächen - komplementär zur Gewerbefläche „hip“ – mit Wohnungsbau der Nutzungsmischung dient. Das Wohnraumangebot auf dem Kirchheimer Weg soll sich laut BLP insbesondere an mittlere Einkommensgruppen, wie zum Beispiel Familien, richten. Im Zuge der Entwicklung des neuen Quartiers gibt es angrenzend an die planungsrechtlich zugelassene FNP-Wohnbauflächen weitere Flächen, welche zusätzlich in die Entwicklung einbezogen werden könnten. Zu diesen sogenannten Arrondierungsflächen gehören das Areal der GGH sowie der Zentralbetriebshof.

Die Ergebnisse der Wohnraumbedarfsanalyse 2035 und die Erkenntnisse weiterer Studien (HD-Studie, Bevölkerungsvorausberechnung, Wanderungsbericht) sind im **10-Punkte-Papier zur Umsetzung des Handlungsprogramms Wohnen** (siehe DS 0056/2020/BV) zusammengeführt worden. Mit einem Beschluss durch den Gemeinderat, bildet es die Richtschnur für die künftige kommunale Wohnungspolitik.

Daraus lässt sich auch für den „Wohnsportpark“ ableiten, wie hier ein zukunftsfähiges, modernes, attraktives, gemischt genutztes Quartier entwickelt werden kann, das ein am Heidelberger Bedarf

orientiertes Wohnraumangebot für unterschiedliche Nutzergruppen schafft. Folgende Kriterien sollten laut den vorangegangenen Studien und Planungen bei der Entwicklung somit eine zentrale Rolle spielen:

- **Vielfalt schaffen:** Das Quartier bietet Wohnraum für unterschiedlichste Nutzergruppen und Lebensmodelle, dazu zählen
 - barrierefreie Wohnungen, dabei auch im Rahmen von innovativen Konzepten zum betreuten Wohnen,
 - Möglichkeiten für Unternehmen, betriebliche Wohnungen zu erwerben, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken,
 - Flächen für 1-2 gemeinschaftliche (Mehrgenerationen-) Wohnprojekte zur Verfügung stellen, z.B. auch für Modellprojekte wie Clusterwohnungen. Gerade diese Wohnformen fördern auf ihre Weise das soziale Zusammenleben im Quartier und werden im Zuge der Individualisierung der Gesellschaft eine zunehmend attraktive Wohnform für alle Altersgruppen,
 - (haus-) gemeinschaftlich genutzte Büroräumlichkeiten in direkter räumlicher Nähe zum Wohnort, um der zunehmenden Flexibilisierung und Digitalisierung der Arbeitswelt und Lebensmodelle gerecht zu werden.

- **Spezifische Bedarfe von Starterhaushalten, Haushalten mit Kindern und Senioren** in besonderer Weise berücksichtigen und dabei
 - Anwendung geeigneter Wohnungsschlüssel, die den spezifischen Bedarfen insbesondere der o.g. Nachfragegruppen Rechnung tragen,
 - flexible Wohngrundrisse schaffen, die nicht spezifisch auf eine Nutzergruppe festgeschrieben sind (z.B. große Wohnungen, die von Starterhaushalten als Wohngemeinschaft oder einer Familie genutzt werden können),
 - eine ausgewogene Mischung aus geförderten, preisgedämpften und frei finanzierten Wohnungen im Miet- und Eigentumssegment schaffen. Dabei ist vor allem der Wunsch nach Eigentumbildung in der Nachfragegruppe „Haushalte mit Kindern“ zu berücksichtigen.

- **Bezahlbaren Wohnraum schaffen** durch
 - die Anwendung des wohnungspolitischen Instruments „Baulandmanagement“ bei privaten Vorhabenträgern,
 - flächensparende Bauweisen und kompakte Grundrisse,
 - die Entwicklung von Flächen durch die GGH,
 - die bevorzugte Vergabe an genossenschaftliche und gemeinwohlorientierte Wohnungsbauträger,

- Prüfung von Konzeptvergaben und Vergabe von Erbbaurechten für eine gemeinwohlorientierte Liegenschaftspolitik bei der Entwicklung des Wohnsportparks.
- **Klimagerechtigkeit umsetzen:** Die Herausforderung, klimapolitische Ziele der Stadt zu verfolgen und zugleich bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, kann nur durch innovative Herangehensweisen beim Bauen und eine intelligente und innovative Vernetzung von bebauten Flächen mit den Freiflächen gemeistert werden. Der Kirchheimer Weg soll sich hier als ein wegweisendes Quartier entwickeln, in dem die Ziele Umweltverträglichkeit, Klimaneutralität und Sozialverträglichkeit unter Anstrengung aller Akteure miteinander verschränkt werden und somit CO₂-armer und zugleich bezahlbarer Wohnraum entsteht.

Für die Entwicklung des Gebiets ist davon auszugehen, dass eine schrittweise Entwicklung über mehrere, zeitlich versetzte Teilprojekte erfolgen wird. Je nach räumlicher sowie liegenschaftlicher Ausgangslage bietet es sich an, in den Teilgebieten unterschiedliche Schwerpunkte aus den o.g. Kriterien zu setzen, ohne dabei den Gedanken der Vielfalt aus dem Blick zu verlieren.

2.3.2. Gewerbliche Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet weist einen ungeplanten und **wenig zusammenhängenden gewerblichen Besatz** auf. Die vereinzelt ansässigen Gartenbaubetriebe und Angebote aus dem Beherbergungswesen und der Gastronomie treten in der Außenwirkung gegenüber den Indoor-Freizeitangeboten nur wenig publikumswirksam in Erscheinung. Perspektivisch wird die vorhandene gewerbliche Infrastruktur in Form eines temporären Wohnmobilstellplatzes für Touristen ergänzt.

Angebote aus dem Bereich der **Nahversorgung** sind südöstlich im Untersuchungsgebiet angesiedelt. Große Teile des Betrachtungsraumes fallen in den Einzugsbereich eines Vollsortimenters, der dort ansässig ist. Im Rahmen der Entwicklung des nördlich angrenzenden Heidelberg Innovation Park sollen kleinteilige Angebote der Nahversorgung und Dienstleistung entstehen, die eine Versorgung der nördlichen Bereiche sicherstellen können.

2.3.3. Soziale Infrastruktur

Im Süden des Betrachtungsraums liegt der Neubau der **Gregor-Mendel-Realschule** mit einem westlich anliegenden, großen Parkplatz. Des Weiteren sind zwei **Kinderbetreuungseinrichtungen** innerhalb des Gebiets ansässig. Neben der städtischen Kindertageseinrichtung in der Hardtstraße (40 Plätze) gibt es im Mörgelgewann einen Heilpädagogischen Hort und eine betreute Spielgruppe, welche vom Caritasverband Heidelberg e.V. geführt wird. In dem Haus der Caritas werden im Zuge des **Gemeinwesenprojekts Mörgelgewann** außerdem offene Jugendsozialarbeit und Erwachsenenarbeit betrieben. Der Stadtteil Kirchheim ist in Bezug auf die Versorgung mit Plätzen zur Kindertagesbetreuung stark unterversorgt, weshalb mit dem Bebauungsplan „Kindertagesstätte

Stettiner Straße“ die Voraussetzungen für die Errichtung einer Kindertagesstätte geschaffen werden sollen. Dieser befindet sich in Aufstellung und ist am südlichen Rand des Betrachtungsraumes angesiedelt.

Das „**Haus am Harbigweg**“ des Stadtjugendrings Heidelberg e.V. ist eine Einrichtung der verbandlichen Jugendarbeit im Betrachtungsraum, dessen Räumlichkeiten von vielen Jugendlichen, Vereinen und Verbänden genutzt werden.

Das **Jugendförderzentrum Heidelberg** von „Anpiff ins Leben e.V.“ und der SG Heidelberg-Kirchheim kombiniert Sport mit sozialen Aspekten. Neben der sportlichen Förderung der Nachwuchsspieler, werden schulische, berufliche und soziale Projekte, zum Beispiel in Bezug auf Berufsorientierung, durchgeführt.

Innerhalb des Untersuchungsraums sind keine Einrichtungen für Senioren vorhanden.

Abschließend lässt sich feststellen, dass die soziale Infrastruktur innerhalb des betrachteten Raumes eine eher untergeordnete Rolle spielt. Es lassen sich insbesondere Synergien erkennen, welche bereits zwischen sozialen Angeboten und Sporteinrichtungen genutzt werden.

2.4. Grün- und Freiraum

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der naturräumlichen Großregion Oberrheinisches Tiefland (Nördliches Oberrheintiefland) und damit in der Rheinebene, am Übergang zum Odenwald (südliche Bergstraße). Das Planungsgebiet ist geprägt von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Wirtschaftsflächen von Gärtnereien und einer großen Zahl von Sportanlagen, die in einem Raster aus Wegen und Gehölzstrukturen und einer insgesamt geringen Zahl an Gebäuden Naherholungscharakter hat, den es zu erhalten gilt. Besonders hervorzuheben sind dabei die Blickbeziehungen zu den bewaldeten Hängen des Odenwalds, die sehr präsent und wertgebend sind.

2.4.1. Landschaftsprägende Elemente

Solitärbäume

Der konkrete Zustand der Bäume im Betrachtungsraum ist in einer näheren Untersuchung zu beurteilen. Festzuhalten ist jedoch allgemein der ökologische und stadträumliche Wert von großkronigen Bäumen, die das Landschaftsbild der Flächen prägen. Die offenen und unbebauten Freiflächen tragen einen hohen Wert für das Landschaftsbild, die Naherholung und das Mikroklima. Großkronige Bäume als Solitäre in diesem Landschaftsraum stellen Landmarken in dem Gebiet dar und werden zu prägnanten Orientierungspunkten. Diese sind, wie auch die Feldgehölze und die bestehenden Baumgruppen im Untersuchungsraum, zu erhalten und in die Herausarbeitung von Sichtbeziehungen mit einzubeziehen, um den durchgrünten Charakter des Gebietes zu wahren.



Abb. 25: Landschaftsbild und Naherholung: Weite Freiräume, Landwirtschaftsflächen, Blick auf den Odenwald und ein Solitärbaum, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 26: Solitärbaum bei der Sprungbude (Wohnbebauung Mörgelgewann im Norden), Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Landschaftselement Bahndamm

Eine räumliche Barriere zwischen der geplanten Bebauung der Bahnstadt und dem hip ist der ehemalige Bahndamm, welcher gleichzeitig aber auch ein Landschaftselement darstellt, welches Verbindungen zur Rohrbacher Straße in der Südstadt und entlang der Kleingartenanlage „Kirchheimer Loch“ schafft. Im nördlichen Bereich besteht ein Zugang der Kleingartenanlage über den Bahndamm zum Messplatz und den Hochhäusern der GGH sowie eine Unterführung auf Höhe des Zentralbetriebshofes. Ansonsten hat der Bahndamm aufgrund des Topographie-Unterschiedes der Böschung jedoch eher eine trennende Wirkung zu der Kleingartenanlage.

Alte Schienen sind Reminiszenzen der alten Bahnnutzung. Darüber hinaus stellen die Brückenbauwerke über den Kirchheimer Weg im Norden des Betrachtungsraums eine der wenigen Elemente dar, die historische Spuren im Betrachtungsraum aufweisen.

Im Zuge der Bahnstadtentwicklung ist auf Teilen des alten Bahndamms ein stadtteilübergreifender Fuß- und Radweg mit flankierenden naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsflächen angelegt worden. Diese bilden heute wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen. Neben der infrastrukturellen Anbindung tragen die Ausgleichsflächen für die Entwicklungen der Bahnstadt eine ökologische Qualität für Flora und Fauna. Darüber hinaus besteht ein landschaftsräumlicher Wert des durchgehenden Freiraums mit den anliegenden Gehölzstrukturen. Weiteres Potential besteht in der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen einlädt.



Abb. 27: Landschaftselement Bahndamm, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.4.2. Bestehende Nutzungen

Gartenbaubetriebe

Während sich zahlreiche Sportanlagen und Sportvereine entlang des Harbigwegs etablierten, war der Erwerbsgartenbau auf den Flächen des Betrachtungsraums rückläufig. Innerhalb der untersuchten Flächen sind jedoch weiterhin Gartenbaubetriebe vorhanden, die in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind.

Landwirtschaftliche Flächen

Innerhalb des Betrachtungsraums gibt es zahlreiche landwirtschaftlich genutzte Flächen. Diese sind eher von geringer Größe und weisen eine intensive Nutzung auf.

Die regionale Landwirtschaft hat eine hohe Bedeutung und leistet einen Beitrag für die Resilienz der Region. Die Nachfrage nach regionalen Produkten steigt hierbei. Insbesondere angesichts des Klimawandels hat der sparsame Umgang mit Boden als Ressource und die Reduzierung des Flächenverbrauchs eine hohe Relevanz. Daher ist unterem anderem auch möglichst der Erhalt der landwirtschaftlich genutzten Flächen anzustreben.

Neben dem Ertrag durch die Bewirtschaftung der Flächen tragen die offenen Felder und Grünflächen einen Wert in Hinblick auf die Naherholung und das Landschaftsbild der Kulturlandschaft.



Abb. 28: Landwirtschaftliche Nutzung, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 29: Landwirtschaftliche Flächen als offene, landschaftsraumprägende Flächen, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Kleingartenanlage „Kirchheimer Loch“

Die Kleingartenanlage „Kirchheimer Loch“ des Kleingärtnervereins Heidelberg Stadt e.V. schließt im Osten an den Betrachtungsraum an, liegt damit recht innenstadtnah und trägt einen hohen Wert in Bezug auf die Naherholung und das Stadtklima. Die Nachfrage nach dem wohnungsnahen Angebot von Gärten steigt in den letzten Jahren, weshalb die Gartenparzellen der Anlage attraktive Angebote darstellen.

Die Anlage wird im südlichen Bereich durch Bahngleise geteilt; Fuß- und Radwegebrücken ermöglichen hierbei eine Verbindung und eine weitere Anbindung an das „Mark Twain Village“. Im nördlichen Bereich besteht ein Zugang von der Anlage zu dem Betrachtungsraum über den alten Bahndamm. Im südlichen Bereich der Anlage gibt es einen Zugang auf Höhe des Zentralbetriebshofes durch eine Unterführung des Bahndamms. Nördlich hiervon, an dem Schrebergartenweg, befindet sich zudem das alte Pumpenhaus der Bahn. Dieses Fachwerkhaus lässt, wie auch der ehemalige Bahndamm, Rückschlüsse auf die Bahnnutzung zu.

Die großflächige Anlage wird durch ein orthogonales Raster erschlossen, welches von zwei diagonalen Erschließungsachsen sowie den Fuß- und Radwegen auf dem ehemaligen Bahndamm durchbrochen wird. Die diagonale Achse, welche von dem Bahndamm-Übergang zum Betrachtungsraum ausgeht, trägt einen besonderen Wert als Achse, da auf dieser die besondere

Blickbeziehung zum Odenwald deutlich wird. Zentral an dieser Achse gelegen befindet sich die Vereinsgaststätte „Kirchheimer Loch“.



Abb. 30: Diagonale Erschließung mit Blick auf den Kleinen Odenwald, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt



Abb. 31: Südlicher Zugang des Betrachtungsraums von der Kleingartenanlage über eine Unterführung des alten Bahndamms, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Kleingartenanlage Stettiner Straße

Im Süden des Betrachtungsraumes befindet sich die Anlage des Kleingartenvereins Stettiner Straße e. V. und liegt damit unmittelbar an den nördlichen Wohngebieten Kirchheims. Wie auch die Kleingartenanlage „Kirchheimer Loch“ trägt sie mit dem wohnungsnahen Angebot an Gärten einen hohen Wert in Bezug auf die Naherholung und das Stadtklima.

Die Anlage wird über den Kirchheimer Weg von den Pkws erschlossen. Auch diese Anlage ist durch ein orthogonales Erschließungsraaster aufgebaut, greift hierbei die Nord-Süd-Achsen innerhalb des Betrachtungsraums auf und führt diese bis zur Stettiner Straße fort.

Südlich der Kleingärten erstrecken sich entlang der Stettiner Straße Grünräume. Diese Freiraumverbindung in Ost-West-Richtung wird jedoch vor allem von dem Kirchheimer Weg unterbrochen. Östlich des Kirchheimer Wegs befindet sich auf dieser Grünachse der Spielplatz an dem Kindergarten Hardtstraße. Ebenfalls an diesem Freiraum gelegen, im Süden der Kleingartenanlage, befindet sich zudem das Restaurant „Stettiner Klaus“.



Abb. 32: Freiräume entlang der Stettiner Straße, unterbrochen durch den Kirchheimer Weg, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.5. Sport und Freizeit

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich zahlreiche **Sportstätten**. Die Vereine SG Heidelberg Kirchheim, Heidelberger Sportclub, FG Union Heidelberg, Heidelberger

Hockey-Club, Heidelberg Ruderklub, Rudergesellschaft Heidelberg und der Deutsche Alpenverein bieten dort ihren Vereinssport an. Neben den Freiflächen sind auch die zwei Dreifeldhallen und das städtische Turnzentrum des Sportzentrums Süd hier vorzufinden. Mit dem Fritz-Grunebaum-Stadion steht eine Spielfläche für den internationalen Rugbysport zur Verfügung. Insgesamt sind es mehr als 15 Heidelberger Sportvereine mit fast 17.000 Mitgliedern, welche die Sportanlagen für ihren umfangreichen Vereinssport nutzen. Die Sportstätten werden aber auch für den Unterricht vieler öffentlicher, wie auch privater Schulen aus dem ganzen Stadtgebiet benötigt.

Seit der Entwicklung der Bahnstadt und der Konversionsflächen in der Südstadt ist dieser Bedarf noch gestiegen, da in hier keine ausreichenden Sportflächen geschaffen wurden.

Der Stadtjugendring und der Sportkreis Heidelberg sind in unmittelbarer Nähe angesiedelt. Die Dietmar-Hopp-Stiftung „Anpfiff ins Leben“ hat eine Trainingsstätte auf dem Gelände der SG Kirchheim. Neben den **öffentlichen und privaten Sportflächen** gibt es in dem Gebiet zusätzlich auch noch **gewerbliche Sportangebote** (Sprungbude und SoccArena).



Abb. 33: Beispiel für eine Sportfläche des Sportzentrums Süd, hier: Fritz-Grunebaum-Stadion Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Die Sportnutzungen grenzen sich teilweise, vor allem durch hohe Zäune, stark von der Umgebung ab. Die zahlreichen Sportstätten in dem Gebiet geben dem Ort aber auch eine **Identität**, die es bei der Entwicklung des Wohnsportparks zu berücksichtigen gilt. Neben der stärkeren **Einbindung** dieser

Flächen in die Umgebung stellt außerdem der hohe Stellplatzbedarf der Sport- und Freizeitnutzungen ein zu beachtendes Thema für die weitere Planung und Entwicklung des Gebietes dar.

Die Planungen eines **Rugby-Zentrums am Harbigweg** zwischen dem Sportgelände des Heidelberger Ruderklubs und dem Heidelberger Sport Club liegen derzeit still. Der angrenzende Verein beabsichtigt deshalb die dafür vorgesehenen Flächen wieder in die sportliche Nutzung einzubeziehen.

Weitere Freizeitangebote sind der **Skatepark** am Parkplatz des Messplatzes sowie der **Spielplatz** bei der Kindertagesstätte Hardtstraße. Neben weiteren kleineren Außen-Spielflächen, z.B. an der Gregor-Mendel-Realschule oder der SoccArena, besteht mit der „alla hopp!“-Anlage ein besonderes Sport- und Freizeitangebot in dem Betrachtungsraum.



Abb. 34: Freiraum und Spielplatz an dem Kindergarten Hardtstraße, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Die „alla hopp!“ Bewegungsstätte

Bei der „alla hopp!“- Anlage handelt es sich um eine ca. 13.000 qm große öffentliche Spiel- und Freizeitfläche, die mit einem vielseitigen Angebot Menschen aller Altersgruppen zur Verfügung steht. Neben einem Bewegungsparcours gibt es einen Kinderspielplatz, einen Spiel- und Bewegungsplatz, Parcouranlagen, ein Streetball-Feld, Kletterfelsen, ein Kletternetz, eine große Rutsche sowie eine Laufbahn. Auf der Anlage werden zudem Sportkurse angeboten. Die Anlage verfügt über ein öffentliches WC und einen Kiosk. Fahrradstellplätze und E-Bike-Ladestationen befinden sich direkt an

der Anlage. Die Anlage wurde im Jahr 2016 hergestellt und ist in den Planungen zwingend zu berücksichtigen.



Abb. 35: „alla hopp!“- Anlage, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.6. Verkehr

Die Stadt Heidelberg ist durch die Bundesautobahnen 5 und 6 sowie die Bundesstraßen 3 und 37 sehr gut an das Fernstraßennetz angebunden. Heidelberg verfügt mit dem Hauptbahnhof außerdem über einen Fernverkehrsbahnhof mit IC- und EC-Anschluss und einigen wenigen ICE-Verbindungen.

2.6.1. Individualverkehr

Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen zweier Hauptzufahrtstraßen südlich des Stadtzentrums. Hauptausfallstraßen der Heidelberger Innenstadt in Richtung Süden ist zum einen die Landstraße der Speyerer Straße, die in der Verlängerung die Stadt mit der BAB 5 und der Bundesstraße 535 verbindet und mit 35.000-40.000 Kfz die wichtigste Verbindung nach Süden und Südwesten ist. Es besteht zudem der Anschluss an die Bundesautobahnen 5 und 6. Zum anderen ist der Kirchheimer Weg eine Hauptausfallstraße der Innenstadt, der in Verlängerung außerdem die Hauptortsdurchfahrt des Stadtteil Kirchheims bildet und ebenfalls an die B 535 anschließt. Der Kirchheimer Weg ist deutlich geringer von Verkehr belastet. Bei einer Bestandsaufnahme in 2019 für die Situationsanalyse zum Verkehrsentwicklungsplan 2035 wurden auf dem Kirchheimer Weg 8.000 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt, während die Speyerer Straße im selben Zeitraum von 35.000 Fahrzeugen passiert wurde. Für die Speyerer Straße (70 km/h) und den Kirchheimer Weg (50 km/h) gelten zudem

höhere Höchstgeschwindigkeiten. Die innere Erschließung des Gebiets zwischen diesen beiden Hauptachsen ist auf 30 km/h beschränkt.

Das Untersuchungsgebiet ist für den Individualverkehr durch **Zufahrten** sowohl vom Kirchheimer Weg her, als auch von der Speyerer Straße über die Pleikartsförster Straße erschlossen. Die Unterführungen der Rad- und Fußwegbrücken am Kirchheimer Weg sind auf eine Höhe von max. 4 m begrenzt.

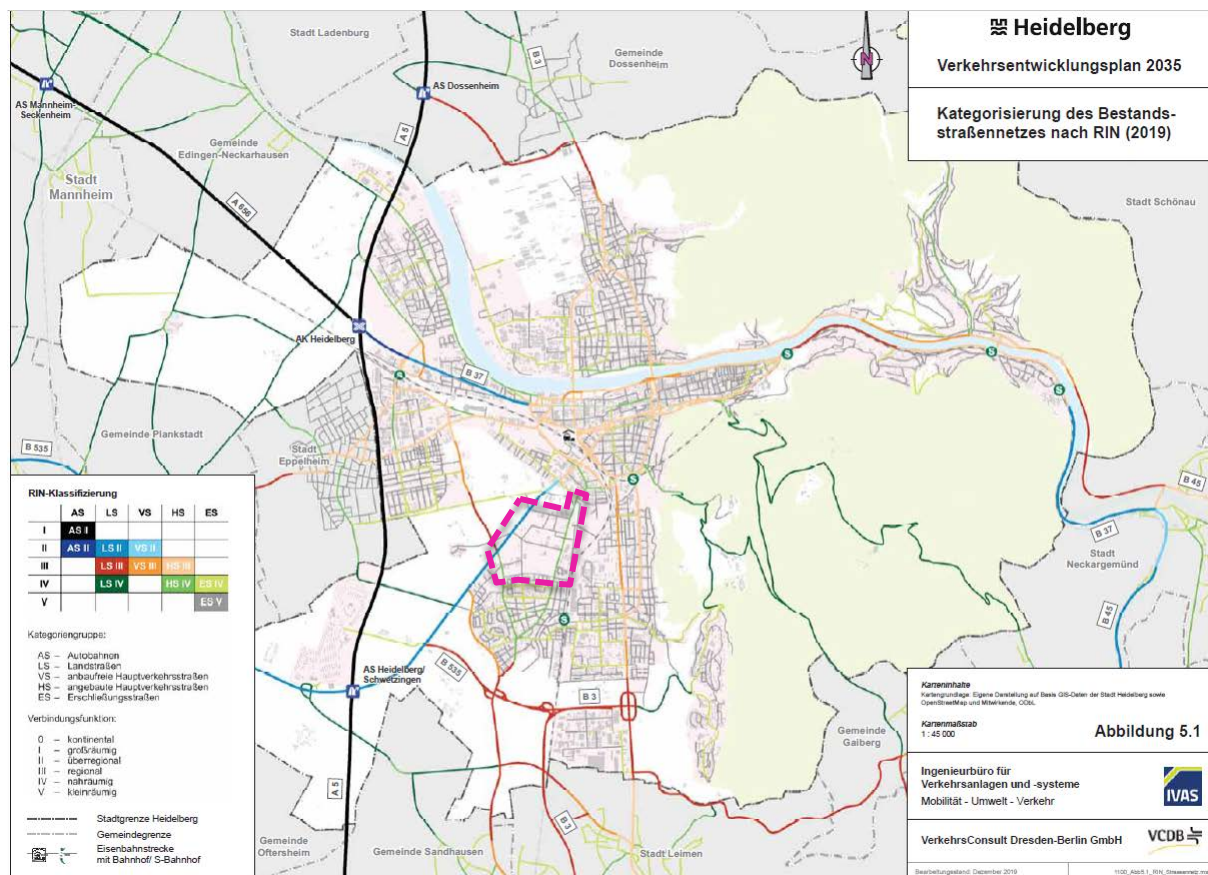


Abb. 36: Einbettung in das Heidelberger Straßennetz, mit Markierung des Betrachtungsraumes Quelle: Situationsanalyse zum VEP 2035 (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH im Auftrag der Stadt Heidelberg)

Der **Kirchheimer Weg** wird auf dem gesamten Abschnitt des Untersuchungsgebietes hauptsächlich als Durchfahrtsachse genutzt. Durch die teilweise Dammlage und den Zaun bei den Straßenbahngleisen übt er eine hohe Zerschneidungswirkung zwischen dem Ost- und dem Westteil des Gebietes aus.

Das östliche Untersuchungsgebiet kann von Norden nur über eine **Unterführung des Kirchheimer Weges** erfolgen. Die Zu- und Ausfahrt liegt westlich des Kirchheimer Weges und erschließt hiermit gleichzeitig den Parkplatz Messplatz.

Die **Erschließung des hip's** erfolgt über an die Speyerer Straße und den Kirchheimer Weg anbindende Haupt-Erschließungsspannen im Osten und Westen des Areals. Die westliche Erschließungsspanne des Carl-Friedrich-Gauß-Rings wird zudem für Rad- und Busverkehr mit dem Harbigweg verknüpft. Im Zuge der Entwicklung des hip soll die heutige Straße Im Mörgelgewann (nach der Umbenennung Car-Friedrich-Gauß-Ring/ Margot-Becke-Ring) für den Individualverkehr unterbrochen werden.

Auf dem Gelände des hip's ist zudem bereits eine Ladestation für Elektrofahrzeuge vorhanden.



Abb. 37: Straßenraum Kirchheimer Weg, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.6.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Untersuchungsgebiet im Wesentlichen über den Kirchheimer Weg mit der Straßenbahn und mit Bussen bereits gut erschlossen. Insgesamt liegen, in fußläufig guter Entfernung, drei Haltestellen der Straßenbahnlinie 26 im Untersuchungsgebiet (von Norden: Rudolf-Diesel-Straße, Messplatz, Ilse-Krall-Straße). Der westliche Teil des Untersuchungsgebiets, mit den zahlreichen Sport- und Schulstätten, wird durch die Buslinie 33 erschlossen. Die Planungen zum hip sehen vor, dass die Buslinie 33 (Buslinie des Stadtbündels Heidelberg bisher im 20-Minuten-Takt) über den verlängerten Harbigweg auf die Speyerer Straße verschwenkt und dann zum Hauptbahnhof weiterfährt. Im Gebiet entstehen dadurch zwei neue Bushaltestellen (Innovation Park (hip) und Mary-Somerville-Platz (hip)). Entlang der Speyerer Straße wird die regionale Bushaltestelle (heute: Feuerwache) nach Süden verschoben und in SNP dome (hip)

umbenannt. Hier verkehren die regionalen Buslinien des ÖPNV der Linienbündel Schwetzingen/Hockenheim und St. Leon-Rot/Sandhausen (Buslinien 720, 721 und 717), sodass eine ergänzende Anbindung des Areals an den Hauptbahnhof und die Innenstadt erfolgen kann. Darüber hinaus bekommen Fahrgäste aus der Region eine Möglichkeit das Gebiet (u.a. auch den „SNP dome“) zu erreichen.

Der **Hauptbahnhof** mit Umsteigemöglichkeiten in den Nah- und Fernverkehr der Bahn liegt ca. 2 km und die **S-Bahnhaltestellen** Heidelberg-Weststadt/Südstadt sowie Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach jeweils ca. 1,5 km vom Untersuchungsgebiet entfernt.

2.6.3 Planung einer neuen Straßenbahnlinie nach PHV

Derzeit gibt es Überlegungen, die große Konversionsfläche „Patrick-Henry-Village“ (PHV) mittel- bis langfristig mit einer Straßenbahn zu erschließen. Im Rahmen einer Variantenuntersuchung und einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden derzeit Strecken- und Linienvarianten geprüft und bewertet. Es existieren Varianten, die das Gebiet entweder über die Achse Speyerer Straße oder über den Knoten Baumschulenweg/Speyerer Straße, oder auch über die bestehende Straßenbahnachse entlang des Kirchheimer Wegs zusätzlich erschließen können. Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse stehen noch aus. Da die politische Diskussion noch nicht abgeschlossen ist, können zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreteren Aussagen gemacht werden.

2.6.3. Fuß- und Radwege sowie Radinfrastruktur

Mit der Entwicklung und dem Bau der Bahnstadt wurden die ehemaligen Bahntrassen des Güterbahnhofs rund um das sogenannte „Kirchheimer Loch“ als Fuß- und Radwege ausgebaut und in das gesamtstädtische Radwegenetz integriert. Die Haupttrasse dieses Radwegenetzes grenzt unmittelbar nördlich an das Plangebiet „Patton Barracks“ an und führt Richtung Osten zur Südstadt sowie nordöstlich in die Weststadt und ins Stadtzentrum. Nach Westen gelangt man in die Bahnstadt.



Abb. 38: Fuß- und Radweg nördlich der „Patton Barracks“, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

Diese Verbindung bildet zusammen mit den Radrouten entlang der Speyerer Straße, des Kirchheimer Wegs, der Stettiner Straße und der Pleikartsförster Straße das **Hauptnetz der Radwegverbindungen**. Eine überregionale Radachse besteht an der Speyerer Straße in Nord-Süd-Richtung. Der Geh- und Radweg wird dort gemeinsam genutzt. Entlang des Kirchheimer Wegs und der Pleikartsförster Straße gibt es regionale Radachsen. Teilweise fahren Radfahrer auf der Straße des Kirchheimer Wegs und teilweise sind Gehwege für Radfahrer freigegeben. Am nördlichen Rand des Ortskerns Kirchheim beginnen getrennte Rad- und Fußwege. Zwischen den Haupt-Radachsen, bestehen innerhalb des Betrachtungsraumes weitere nah- und kleinräumige Radwegeverbindungen. Eine Ost-West Fuß- und Radwegverbindung stellt beispielsweise die Stettiner Straße dar.

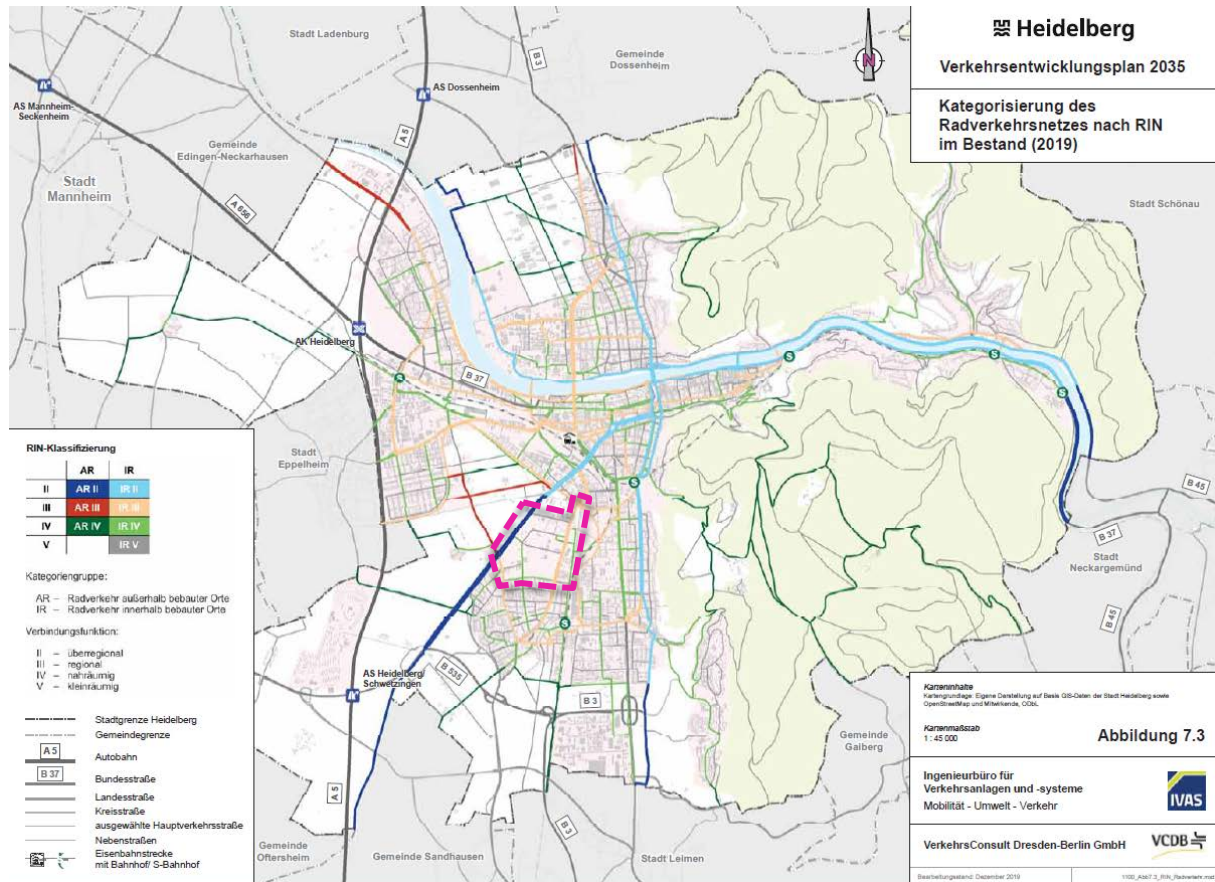


Abb. 39: Einbettung in das Radwegenetz Heidelbergs, mit Markierung des Betrachtungsraumes Quelle: Situationsanalyse zum VEP 2035 (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH im Auftrag der Stadt Heidelberg)

Der Harbigweg wird als Nord-Süd-Verbindung als Hauptradachse ausgebaut. Des Weiteren soll ein **übergeordneter Radschnellweg** Heidelberg mit dem südwestlich gelegenen Schwetzingen verbinden, der je nach Trassenlage unweit des Planungsgebietes liegt.

Fußläufig sind um das Untersuchungsgebiet nur wenige relevante Ziele innerhalb kurzer Zeit erreichbar.

Bei der „alla hopp!“ -Anlage ist die Nextbike Fahrradmietstation Sportzentrum Süd vorhanden. In der Situationsanalyse zu dem VEP 2035 der Stadt Heidelberg werden außerdem Fahrradabstellanlagen der Stadt aufgezeigt: am Parkplatz des Stadtjugendrings bestehen 60 unüberdachte Stellplätze und über 80 weitere am Sportzentrum Süd.

2.6.4. Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im Umfeld des Untersuchungsgebietes wird hauptsächlich auf Parkplätzen bei den Sportstätten im Westen und auf dem Messplatz im Osten (über 600 kostenlose Stellplätze) untergebracht. Im Zuge der hip-Planungen wird ein Parkhaus zur Abwicklung des

Veranstaltungsverkehrs der Besucher der Großsporthalle entstehen. Dort sollen 672 Pkw- und 750 Fahrradstellplätze sowie zahlreiche Elektroladestationen entstehen. Die hip-bezogenen Verkehre werden auf dem hip-Areal abgewickelt.



Abb. 40: Parkplatz Messplatz, Quelle: Aufnahme Stadtplanungsamt

2.7. Umwelt

2.7.1 Baumbestände/Biotope/Biotopverbund

Das Analysegebiet befindet sich im Innenbereich der Stadt Heidelberg. Somit fällt der gesamte Baumbestand im Gebiet unter die **Baumschutzsatzung** der Stadt Heidelberg.

Für das Gebiet liegt keine aktuelle Biotopkartierung vor. Es befinden sich allerdings gesetzlich **geschützte Biotope** (§ 33 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg) im Gebiet, die im Rahmen der Offenlandkartierung in den 1990er Jahren erfasst wurden. Dazu gehören das Feldgehölz „Stumpf“ östlich der „alla hopp!“-Anlage sowie die Hecken und Feldgehölze entlang der Tennisanlage am Harbigweg und östlich des Kirchheimer Wegs. Im Osten grenzen die Hecken entlang des Bahndamms Kirchheimer Loch an das Projektgebiet.

Im Gebiet selbst befinden sich keine ausgewiesenen Bereiche des landesweiten Biotopverbunds.

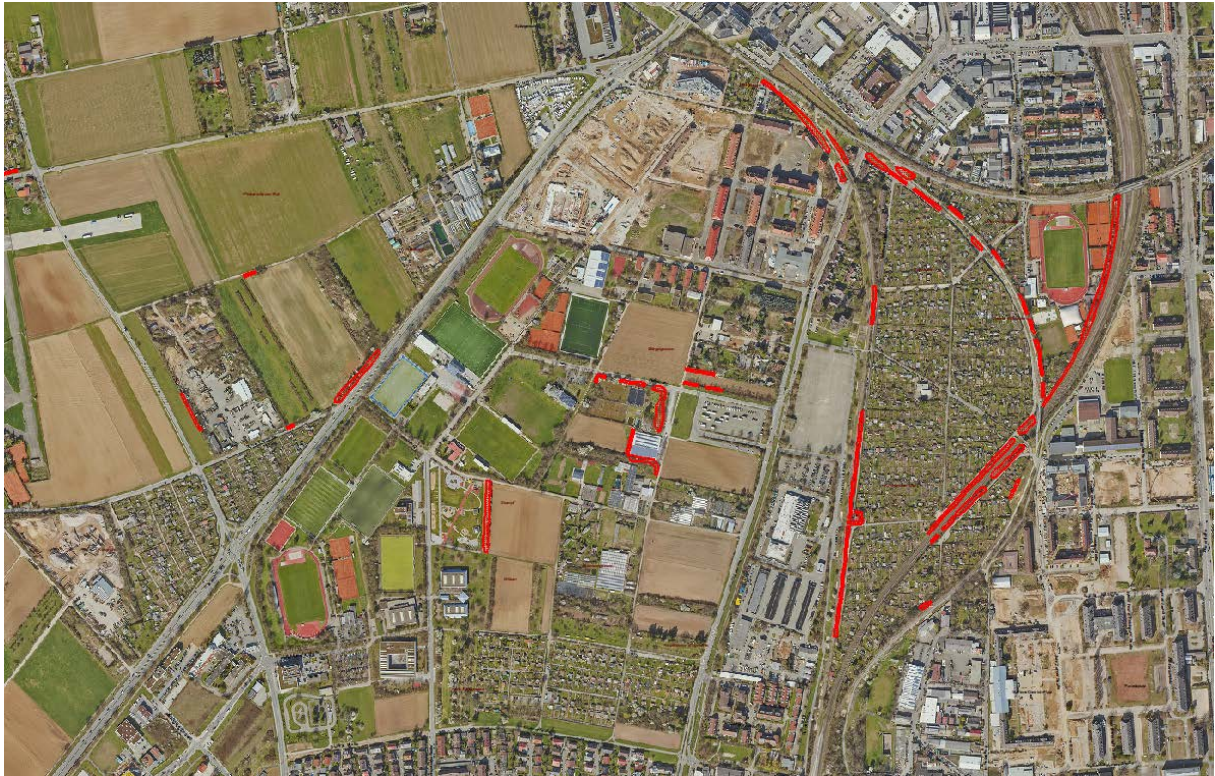


Abb. 41: Nach § 33 NatSchG BW geschützte Biotope (in rot), Quelle: GTIS Stadt Heidelberg, Biotope LUBW

2.7.2 Artenschutz

Für das Analysegebiet liegen keine Artenkartierungen vor, allerdings ist mit dem Vorkommen von **artenschutzrechtlich relevanten Arten**, die gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz geschützt sind, aufgrund der Lebensraumausstattung zu rechnen. Es können potenziell die folgenden Arten bzw. Artengruppen im Projektgebiet unterstellt werden: Fledermäuse, Haselmaus, Vögel, Amphibien, Reptilien, Schmetterlinge, Heuschrecken, Libellen sowie Totholzkäfer.

Bei den Fledermäusen ist mit Gebäudearten wie der Zwergfledermaus und der Breitflügelfledermaus zu rechnen. Das Potenzial für baumhöhlenbewohnende Arten ist nicht bekannt. Größere Einzelbäume, an denen eine potenzielle Quartiereignung für Fledermäuse vorliegen könnte, kommen im Gebiet vor. Sämtliche Gehölzstrukturen können als Jagdhabitat für Fledermäuse gewertet werden. Das Vorkommen der Haselmaus ist aufgrund vorhandener Hecken- und Feldgehölze, darunter auch gesetzlich geschützte Biotope, möglich.

Bei den Vögeln ist aufgrund der Lebensraumstrukturen wie der Kleingartenanlage im Süden, den Sportanlagen im Westen, dem Gebäudebestand sowie den Gehölzstrukturen und einiger weniger landwirtschaftlich genutzter Flächen überwiegend mit häufig verbreiteten Arten im Analysegebiet zu rechnen. Aufgrund bekannter Vorkommen von Mauereidechsen auf den Bahnstadt-Ausgleichsflächen im Nordosten sowie Vorkommen der Zauneidechse, die südwestlich an das Analysegebiet angrenzen, ist mit beiden Arten entlang geeigneter Randstrukturen im Gebiet zu rechnen.

Für Amphibien- und Libellen bestehen nur bedingt geeignete Lebensräume. In einigen Gärten (Gärten Nordosten, Garten Südwesten, Kleingärten im Süden) wurden Teiche angelegt, sodass mit Erdkröte, Bergmolch, Teichmolch und Teichfrosch (*Pelophylax kl. esculentus*) im Gebiet zu rechnen ist. Aus den Kleingärten im Kirchheimer Loch, die östlich des Analysegebiets liegen, ist das Vorkommen von Bergmolch und Teichfrosch bekannt.

Aufgrund der im Gebiet vorkommenden Bäume und Gehölzstrukturen kann das Vorkommen von Totholzkäfern unterstellt werden.

2.7.3 Aktuelle Flächennutzung im Rahmen naturschutzpädagogischer Veranstaltungen

Auf dem Flurstück Nr. 41653 befindet sich eine Fläche im Besitz von Amt 23 für die ein Nutzungsvertrag mit Amt 31 besteht. Hierbei handelt es sich um ein Grundstück, auf dem streuobstpädagogische Veranstaltungen für den Bereich Lernort Natur,- Geo- und Naturpark der Abteilung 31.7 „Natürlich Heidelberg“ durchgeführt werden.

2.7.4 Grundwasserschutz/Wasserschutzgebiet

Das Gebiet liegt in der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets Wasserwerk Mannheim-Rheinau.

2.7.5 Stadtklima

Laut Stadtklimagutachten 2015 erstreckt sich das Plangebiet über die klimaökologischen Ausgleichsräume Kirchheim A2 und Kirchheim A3. Das knapp 69 ha große Areal wird vom Neckartalabwind beeinflusst und von Nordost nach Südwest hin von Kaltluft überströmt. Die daraus resultierende gute Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsflächen leistet einen wichtigen Beitrag zum Abbau der nächtlichen Wärmebelastung.

Aufgrund der Bedeutung für die bioklimatische Situation im nördlichen Teil von Kirchheim kommt den siedlungsnahen Teilflächen eine hohe klimaökologische Relevanz zu. Diese geht mit zunehmender Entfernung von der Bestandsbebauung deutlich zurück und ist beispielsweise im Bereich entlang des Kirchheimer Wegs gering.

2.7.6 Altlasten/Bodenschutz

In der mittleren Zone des Plangebiets erstreckt sich auf den Grundstücken Flst. Nr. 41626, 41626/2 und 41627 eine Kiesgrube. Die Kiesgrube wurde zwischen den Jahren 1909 bis 1920 verfüllt. Über die Zusammensetzung, die Mächtigkeit und das Alter der Auffüllung liegen jedoch keine genaueren Informationen vor. Konkrete Hinweise auf Boden- oder Grundwasserverunreinigungen liegen nicht vor. Hinsichtlich der Altlastenbearbeitung besteht kein Handlungsbedarf.

Die ehemalige Kiesgrube wird jedoch unter der Rubrik „Entsorgungsrelevanz“ im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt. Bei Baumaßnahmen in den nicht überbauten Bereichen der Auffüllungen können Bodenbelastungen angetroffen werden, so dass eventuell der anfallende Erdaushub nur eingeschränkt verwertbar ist.



Abb. 42: Bereich der verfüllten Kiesgrube auf den Flurstücken 41626, 41626/2 und 41627, Quelle: GTIS Stadt Heidelberg

2.7.8 Masterplan 100% Klimaschutz & Klimaschutz-Aktionsplan 2019

Mit dem Beschluss des Masterplan 100% Klimaschutz im Jahr 2014 hat sich die Stadt Heidelberg Ziele zur Verminderung der Treibhausgas-Emissionen sowie zur Energieeinsparung gesetzt. Diese sollen auch durch weiteres Wachstum und Entwicklung in der Stadt nicht ansteigen.

Konkrete Ziele des Masterplans sind, bis 2050 die CO₂-Emissionen von um 95% zu reduzieren und den Endenergieverbrauch zu halbieren. Als Vergleichsjahr wird 1990 angesetzt.

Der im November 2019 verabschiedete Klimaschutz-Aktionsplan setzt zudem 100% Klimaneutralität für das Wachstum der Stadt voraus – alle Neubauquartiere ab 2020 werden Plusenergiequartiere.

2.7.9 C40: Deadline 2020

Mit der Unterzeichnung der Deadline 2020 im Jahr 2018 verpflichtet Heidelberg sich gemeinsam mit vielen anderen Städten weltweit den Zielen des Pariser Abkommens. Ziel des Abkommens ist es, den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen, Klimaresistenz zu fördern und Finanzströme mit Klimazielen zu vereinbaren (Divestment/Green Investment).

2.7.10 Fernwärmesatzung

Gemäß §1 Abs. 3 der Fernwärmesatzung gilt: „Erhalt und weiterer Ausbau der öffentlichen Wärmeversorgung dienen der ökologischen Zielsetzung der Stadt Heidelberg, insbesondere dem Ziel, die klimarelevanten Emissionen bis 2050 um 95% zu reduzieren, sowie dem lokalen Immissionsschutz. Die zentrale Infrastruktur der Fernwärmeversorgung bietet die Chance, durch den Einsatz von Kraft-Wärmekopplung fossile Energieträger besonders effizient zu nutzen und den Ausbau erneuerbarer Energien wie Biomasse und Solarthermie schnell, wirtschaftlich und versorgungssicher zu realisieren.“

Das zu untersuchende Gebiet ist bisher nicht Teil des Fernwärmeversorgungs- und des Fernwärmesatzungsgebietes. Der Ausbau des Fernwärmenetzes und die Aufnahme in das Satzungsgebiet im Rahmen der Entwicklung des Gebietes werden angestrebt.

2.7.11 Energiekonzeption 2010 der Stadt Heidelberg

Die Energiekonzeption 2010 der Stadt Heidelberg beinhaltet die selbstverpflichtenden Standards für das Energiemanagement der kommunalen Liegenschaften. Alle kommunalen Neubauten müssen demnach im Passivhausstandard errichtet werden, bei Sanierungsmaßnahmen sollen die Anforderungen der jeweils gültigen EnEV an Neubauten eingehalten werden.

Beim Verkauf von städtischen Baugrundstücken werden Käufer durch Vereinbarungen im Kaufvertrag verpflichtet, Wohn- und Gewerbegebäude im Passivhausstandard zu errichten, so wie auch in der Bahnstadt der Fall.

2.7.12 Gemeinderatsbeschluss „Energiekonzept Konversionsflächen“

Die Festsetzungen zu Energiestandards für Neubauten in der „Energiekonzeption Konversionsflächen“ sind identisch zu denen in der Bahnstadt und bei der Energiekonzeption 2010 – alle Neubauten müssen im Passivhausstandard errichtet werden.

Da die Konversionsflächen „Patton Barracks“ / hip an das Entwicklungsgebiet angrenzen, ist es naheliegend, auch in dem Entwicklungsgebiet solch eine Festsetzung durchzuführen.

2.8. Liegenschaften

2.8.1. Eigentümerstruktur

Der Betrachtungsraum weist entlang der Speyerer Straße große Sportflächen und Vorhalteflächen für die künftige Sporterweiterung in städtischen Eigentum aus, deren Nutzung auch weiterhin gesichert werden soll. Westlich des Kirchheimer Wegs befinden sich weitere Entwicklungsflächen im Eigentum der Kirchen und/oder deren eigenständige Vermögensverwaltung. Teilweise sind die Grundstücke auch im Erbbaurecht zu Gunsten privater Dritter rechtlich gebunden. Daran schließt sich der Parkplatz

des neuen Messplatzes im städtischen Eigentum an. Im gesamten Betrachtungsraum befinden daneben auch eine Vielzahl von kleineren privaten Grundstücken.

Im östlichen Bereich des Kirchheimer Wegs befindet sich ein Wohnquartier der GGH, sowie die städtischen Flächen des neuen Messplatzes und des ZBH. Daran schließt sich das Wohngebiet des Franzosengewanns mit einer privaten Eigentumsstruktur an.

2.8.2. Pachtlaufzeiten

Die gesamten Flächen sind bereits einer Nutzung zugeführt. Die Nutzung der Sportflächen, Kleingärten und Freizeitanlagen soll beibehalten werden.

Die landwirtschaftlichen Flächen sind, soweit diese im Eigentum der Stadt Heidelberg sind, verpachtet und grundsätzlich jährlich kündbar. Bei einer Kündigung könnten Ersatzflächen für die Landwirte benötigt werden.

Weiter gibt es seitens der Stadt einen Miet-/Pachtvertrag für eine private, sport- und freizeitaffine Nutzung, dessen Laufzeit aktuell Ende 2025 endet.

2.8.3. Entwicklungsphasen

Für eine Gesamtentwicklung sind verschiedene Verlagerungen und Klärung der Konflikte notwendig. Eine erste Entwicklungsstufe im Norden könnte aufgrund der dort bestehenden Eigentümersituation möglich sein. Die Auswahl der notwendigen und zielorientierten Verfahren ist noch zu treffen.

2.9. Öffentlichkeitsbeteiligung

In den vergangenen Jahren haben schon öffentliche Beteiligungsveranstaltungen zu verschiedenen Themen innerhalb des Betrachtungsraums der Stadtraumanalyse stattgefunden. So wurden im Rahmen des Projekts „Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg“ gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe und der Bürgerschaft eine Erschließungsvariante und Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese wurden am 12. April 2018 vom Gemeinderat beschlossen und sollen sukzessiv geprüft, priorisiert und abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel geplant und umgesetzt werden.

Im Dialogischen Planungsprozess Konversion zu den „Patton Barracks“ war 2017 der Fokus zum Thema „Wohnen“ über die reine Konversionsfläche hinaus auf die angrenzende Fläche der Pflege Schönau gerichtet. Die Anregungen, die sich daraus auf die Entwicklung dieses Teilbereichs ergeben haben, sind bei den weiteren Planungen mit einzubeziehen.

Grundsätzlich soll bei allen weiteren Entwicklungen des „Wohnsportpark Kirchheimer Weg“ (z.B. bei geplanten Wettbewerben) Bürgerbeteiligung stattfinden. Dabei sind die Belange von Menschen mit

Behinderungen und die jeweils unmittelbaren Nachbarn in besonderer Weise einzubeziehen (z.B. die Bewohner des Mörgelgewanns und des Kirchheimer Wegs).

3. Sammlung von Fragen aus der Projektarbeit zur zukünftigen Entwicklung

Im Rahmen der Bestandsanalyse und der interdisziplinären Projektarbeit sind Fragen aufgetreten, die für den weiteren Planungsverlauf festgehalten werden sollen. Die Fragen wurden durch die Projektgruppe teilweise diskutiert, aber nicht abschließend inhaltlich bewertet. Es wurde ein Katalog erstellt, der die Anliegen der jeweiligen Fachämter für die zukünftige Entwicklung zusammenfasst. Die Fragen weisen unterschiedliche Präzisierungsgrade auf; im weiteren Planungsverlauf muss dieser Fragenkatalog weiter ergänzt werden und auch Antworten müssen gefunden werden.

Die Reihenfolge oder Anzahl der Fragen stellen keine Bewertung und Gewichtung dar.

3.1. Städtebau

- a.) „Inwiefern soll das bestehende städtebauliche und landschaftsplanerische Gerüst/Raster aus Wegen und Grünstrukturen als Grundlage für das städtebauliche Konzept herangezogen werden?“
- b.) „Welche Zentren und Quartiere können und sollen sich bei einer schrittweisen Entwicklung herausbilden:
 - hip-Süd und Kirchheim-Nord,
 - Wohnsportpark (im Ganzen),
 - Quartier Wohnsportpark-Nord,
 - Wohnsportpark-Mitte,
 - Wohnsportpark-Süd?“
- c.) „Welche Identität(en) soll(en) für den Wohnsportpark als eigenständiges und neues Stadtquartier geschaffen werden:
 - Identität Wohnen?
 - Identität Sport?
 - Identität Park?“
- d.) „Welche städtebaulichen Typologien sollen entstehen, u.a.:
 - Parzellenbezogenes Bauen
 - ein Bauherr, ein Stadtfeld
 - offene Bebauung
 - geschlossene Bebauung
 - Blockrandbebauung
 - Solitäre?“

- e.) „Wie kann der städtebauliche Entwurf den öffentlichen und privaten Raum klar differenzieren?“
- f.) „Wie kann eine Ausbildung und Abfolge von öffentlichen Plätzen unterschiedlichster Größe und Nutzungsmöglichkeiten aussehen?“
- g.) „Wie können die privaten Räume für die Bewohnerinnen und Bewohner als Rückzugsorte (in dem u.a. Kinder sicher spielen können) gestaltet werden?“
- h.) „Wie können die privaten Räume der Quartiere untereinander über nicht öffentliche Wege miteinander verbunden werden?“
- i.) „Wie können die Kleingärten im Osten (Südstadt) besser angebunden werden?“
- j.) „Wie können räumliche Barrieren, wie der ehemalige Bahndamm und die Speyerer Straße, „übersprungen“ werden?“
- k.) „Welche Orientierungspunkte (Sichtachsen, bestehende Hochpunkte, Sichtbeziehungen zum Odenwald etc.) sind zu berücksichtigen, erhalten und zu stärken?“
- l.) „Wie kann das Alleinstellungsmerkmal dieses Wohnstandorts mit attraktiver Verbindung von Wohn-, Freiraum- und Freizeit-/ Sportnutzungen gelingen?“

3.2. Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur

Wohnen

- a.) „Mit welcher Form der Nutzungsmischung kann dem Ziel Rechnung getragen werden, in nennenswertem Umfang Wohnraum zu schaffen und gleichzeitig eine Belebung des Quartiers zu erreichen?“
- b.) „Wie und wo können die Vorschläge zur Schaffung von Vielfalt im Kirchheimer Weg verortet werden (barrierefreie Wohnungen mit Konzepten zum betreuten Wohnen, betriebliches Wohnen, (Mehrgenerationen-Wohnprojekte, Sharing-Räume für Homeworking, sonstige Modellprojekte)?“
- c.) „Wie kann der Heidelberger Schlüssel bezüglich der Wohnungsgrößen angewendet und räumlich verortet werden: Welche Vorteile beziehungsweise Nachteile weisen räumliche Schwerpunkte für bestimmte Wohnungstypen gegenüber einer Durchmischung über das gesamte Quartier hinweg auf?“

- d.) „Für jedes Teilquartier zu bestimmen: Für welche der prädestinierten Gruppen (siehe 10-Punkte-Papier) ist das jeweilige Teilvorhaben besonders geeignet, z.B.
- Haushalte mit Kindern
 - Wohnungsangebot für Beschäftigte im hip
 - ergänzende Angebote für Senioren
 - Starterhaushalte?“
- e.) „Mit welchen Bautypologien können die Nutzergruppen (dabei vor allem Starterhaushalte, Haushalte mit Kindern und Senior*innen) möglichst nutzungsoffen und innovativ versorgt werden?“
- f.) „Welche Instrumente zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum bieten sich insgesamt / für die jeweilige Teilfläche an?“
- g.) „Da der Schwerpunkt der Entwicklung auf der Versorgung mittlerer Einkommensgruppen liegt, muss die Festlegung des Verhältnisses von geförderten, preisgedämpften und frei finanzierten Miet- und Eigentumswohnungen sich daran orientieren. Wie kann dieses Verhältnis aussehen und welches Finanzierungsmodell kann angewendet werden?“
- h.) „Wie kann eine klimagerechte Bauweise umgesetzt werden? Welche Technologien und Vorgehensweisen können hierbei direkt umgesetzt und welche Modellprojekte sollten erprobt werden?“
- i.) „Wie kann eine schrittweise Entwicklung umgesetzt werden, in der jedes entwickelte Teilgebiet attraktiv, infrastrukturell ausreichend versorgt und gut angebunden funktioniert?“

Gewerbliche Infrastruktur

- a.) „Welche Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs sollen im Stadtquartier entstehen - u.a. Bäcker, Friseur, kleinteiliger Einzelhandel?“
- b.) „Welche Typologien für die gewerbliche Infrastruktur, wie kleinteilige Gewerbeeinheiten, können entstehen - u.a. Betriebe des Handwerks und Gastronomie?“
- c.) „Wie können für gewerbliche Nutzungen flexibel Flächen bereitgestellt werden - u.a. im EG und Außenflächen?“

Soziale Infrastruktur

- a.) „Welche sozialen Einrichtungen werden zukünftig benötigt wie u.a.:

- Kindertageseinrichtungen
- Seniorenbetreuung
- ein Nachbarschaftstreff
- Schulen?“

b.) „Wie können die Flächen für die sozialen Infrastrukturen auf lange Sicht freigehalten werden?“

c.) „Wie kann eine soziale Durchmischung erreicht werden?“

3.3. Grün- und Freiraum

a.) „Wie können die Grün- und Freiräume besser vernetzt werden?“

b.) „Wie können wohnungsnahe Erholungs- und Freizeitangebote geschaffen werden?“

c.) „Wie können die Biotope, Baumbestände und Einzelbäume im Gebiet erhalten und in die Planung eingebunden werden?“

d.) „In welchem Verhältnis soll der Eingriff vor Ort ausgeglichen werden?“

e.) „Wie können die landwirtschaftlichen Flächen und Nutzungen sowie die Gartenbaubetriebe integriert werden?“

- f.) „Wie können die vorhandenen Sportstätten, die Kleingartenanlage sowie die Spiel- und Freizeiteinrichtung „alla hopp!“ eingebettet werden,
- sodass diese mit dem Wohnstandort zu einem Sport- und Naherholungspark zusammengefügt werden,
 - keine Konflikte zwischen den Nutzungen auftreten
 - und ein eigener Charakter und Wert entstehen kann?“

3.4. Sport und Freizeit

a.) „Wie können die Sportanlagen in einen „Sportpark“ eingebettet und als Qualitätsmerkmal entwickelt werden?“

b.) „Was ist der Sportpark der Zukunft?“

c.) „Wie können die bisherigen Sportnutzungen gesichert werden?“

d.) „Welche neuen Entwicklungen im Sport sind zu berücksichtigen?“

- e.) „Wie können sich die Sportstätten für das Quartier öffnen und genutzt werden?“
- f.) „Welche Synergien kann es zwischen den vereinsgenutzten und öffentlichen Sportstätten geben?“
- g.) „Sind Erweiterungs- bzw. Vorbehaltsflächen für Sportvereine erforderlich?“
- h.) „Könnte ein Wohnmobilstellplatz mittel- bis langfristig in dem Quartier integriert werden?“

3.5. Verkehr

- a.) „Wie kann eine „Stadt der kurzen Wege“ entstehen, vor allem für Bewohner die per se ihre Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen?“
- b.) „Wie kann eine hohe Durchlässigkeit des Gebietes für Fuß- und Radverkehr erreicht werden?“
- c.) „Wie und welche nachhaltigen Verkehrsarten können im Gebiet gefördert werden?“
- d.) „Wie und wo können Angebote für umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Leihfahrräder, Carsharing, Mobilitätsstationen, etc. ermöglicht werden?“
- e.) „Wie kann eine sichere und stadtraumverträgliche Verkehrsführung v.a. für schwächere Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden?“
- f.) „Wie können die in Planung befindlichen Verkehrsachsen, insbesondere Radschnellwege, Fahrradbrücke „Sickingen Brücke“ und Straßenbahn, in dem Gebiet umgesetzt und berücksichtigt werden?“
- g.) „Wie und wo können ausreichend breite Radwege umgesetzt werden (4 Meter, um im Begegnungsverkehr zu zweit nebeneinander fahren zu können)?“
- h.) „Wo sollen die zentralen Radachsen liegen?“
- i.) „Wie kann eine klare und nachvollziehbare Parkraumregelung für Wohnen und Sport, insbesondere bei den Sportanlagen, bei denen die aktuelle Parkraumsituation unzureichend ist, umgesetzt werden?“
- j.) „Soll und kann eine MIV-Querspange zwischen Speyerer Straße und Kirchheimer Weg entstehen und wenn ja, wo?“
- k.) „Wie kann das Parkraumkonzept aussehen u.a.
 - oberirdische Parkplatzangebote,

- zentrale Parkhäuser oder Tiefgaragen,
- autofrei
- grundstücksbezogener Parkraum?“

3.6. Umwelt

3.6.1. Förderung der Biodiversität

- a.) „In welcher Form, wo und in welchem Ausmaß können ökologisch wertvolle Flächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen hergestellt werden (z.B. Anlage extensiver blütenreicher Wiesen und Brachflächen, Trockenmauern, offene Sandflächen, Vorgaben für Gartenanlagen)?“
- b.) „Wie können Ziele des Artenschutzes in die Stadtraumentwicklung integriert und welche Arten sollen schwerpunktmäßig gefördert werden (z.B. Integration von Nisthilfen für Vögel, Fledermausquartieren in Gebäude)?“
- c.) „Wie kann eine nachhaltige Ein- und Durchgrünung der Bebauung sowie des Straßenraumes erreicht werden und welche Gehölzarten sollten hierbei Verwendung finden (Ziel: standortgerechte, klimaverträgliche und insektenfreundliche Arten)?“
- d.) „Wie kann der Erhalt wertvoller Gehölzbiotope sichergestellt und sinnvoll in das Rahmenkonzept Biotopverbundkonzept eingebunden werden?“
- e.) „Wie kann der Bezug der Bevölkerung zu umgebenden Offenlandflächen und landwirtschaftlicher Nutzung gestärkt und der „Lernort Natur“ erlebbar gemacht werden?“

3.6.2. Wasser, Klima, Boden

- a.) „Wie kann der Niederschlagswasserabfluss aus dem Quartier weitestgehend zurückgehalten bzw. dezentral beseitigt werden.“
- b.) „Wie kann die Funktion der klimaökologischen Ausgleichsräume im Zuge der städtebaulichen Entwicklung bewahrt werden, um eine möglichst gute Durchlüftung des Siedlungsbereichs und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten?“
- c.) „Wie kann im Zuge der Quartiersentwicklung auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rücksicht genommen werden?“
- d.) „Inwiefern können Flächen multifunktional genutzt werden, so dass z.B. Ziele des ökologischen und klimaökologischen Ausgleichs, der Niederschlagswasserbewirtschaftung und der Umweltbildung gleichzeitig erreicht werden können?“

3.6.3. CO₂-neutrales Quartier – Energieeffizienz und Energieversorgung

- a.) „Wie trägt das Gebiet zu den Zielen des Masterplan 100% Klimaschutz mit einer CO₂-Reduktion von 95% bis 2050 bei?“
- b.) „Wie wird das Gebiet klimaneutral entwickelt?“
- c.) „Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, um das Gebiet – wie der Klimaschutz-Aktionsplan es verlangt – zu einem Plusenergiequartier zu machen?“
- d.) „Wie soll das Gebiet mit Wärme versorgt werden? Kann das Gebiet mit Fernwärme versorgt werden?“
- e.) „Welche regenerativen Energien sollen im Gebiet zum Einsatz kommen?“
- f.) „Welche Gebäudestandards werden an Neubauten im Gebiet gestellt? Wie wird die Sanierung von Bestandsbauten beeinflusst?“
- g.) „Welche Vorgaben werden an den Stromverbrauch in Gebäuden sowie im öffentlichen Raum im Gebiet gemacht? Wie kann hier der Verbrauch möglichst gering gehalten werden?“
- h.) „Wie muss das Gebiet geplant sein, um die Wahl der Bewohnerinnen und Bewohner auf den Umweltverbund zu lenken? Welche Einschränkungen und Voraussetzungen müssen gegeben sein, um Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und den ÖPNV zu bevorzugen?“

3.6.4. Lebenszyklusanalyse von Gebäuden und Infrastruktur – „Graue“ Energie / CO₂-Bilanzierung

- a.) „Wie kann gerade auch bei der Entwicklung eines neuen Quartiers CO₂ eingespart werden?“
- b.) „Welche Rolle spielen bei der CO₂-Bilanzierung die Wahl der Baumaterialien und Materialmengen im Hoch- und Tiefbau?“
- c.) „Mit welchen Verfahren wird die Lebenszyklusanalyse der Bauvorhaben im neuen Quartier durchgeführt, um eine klimaneutrale Stadtentwicklung zu garantieren?“
- d.) „Welche Aspekte fließen sonst noch in die CO₂-Bilanzierung des Stadtteils ein?“

- e.) „Wer führt die CO₂-Bilanzierung durch? Inwiefern ist diese vergleichbar mit den laufenden Bilanzierungen durch das Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) für die Gesamtstadt?“

3.7. Liegenschaften

- a.) „Wie kann mit den unterschiedlichen Eigentümerstrukturen umgegangen werden und wie kann die Planung sinnvoll die bestehende Eigentümerstruktur aufnehmen?“
- b.) „Welcher Ersatz kann für bestimmte Nutzungen geschaffen werden?“
- c.) „Welche Verfahren der Planungen können eine sinnvolle Entwicklung ermöglichen
- Umlegungsverfahren,
 - städtebauliche Verträge,
 - Ankauf?“
- d.) „Welche Strategie sichert die Flächen für die öffentlichen Räume, u.a. neue MIV-Querspange?“

3.8. Öffentlichkeitsbeteiligung

- a.) „Wie wollen wir den Wohnsportpark mit Bürger*innen entwickeln?“
- b.) „Wie werden die Ergebnisse bestehender Beteiligungsverfahren im weiteren Entwicklungsprozess zum Wohnsportpark eingebunden bzw. wie werden sie mit neuen verknüpft?“
- c.) „Wie und wer kann wichtige Informationen und Vor-Ort-Kenntnisse in den Prozess einspeisen?“

3.9. Technische Infrastruktur

- a.) „Soll das Gebiet mit Fernwärme versorgt werden?“
- b.) „Kann der Anteil an erneuerbaren Energien an der Fernwärme schrittweise auf 100% erhöht werden?“
- c.) „Wie können unterirdische Leitungen und Kanäle frühzeitig eingeplant und für mögliche zukünftige Bedarfe berücksichtigt werden?“
- d.) „Sollen und können in der Planung Vorhaltetrassen, Trafostationen etc. vorgehalten werden?“
- e.) „Welche Rahmenbedingungen müssen für die „Digitale Stadt“ berücksichtigt werden?“

4. Anlagen: Themenkarten

Die Themenkarten bilden eine visuelle Zusammenfassung der durchgeführten Stadtraumanalyse. Sie stellen eine wichtige Grundlage für die weitere Zieldefinition und zeigen abstrahiert sowohl die Probleme, als auch die Potentiale des Stadtraumes auf.

Zusammengefasst wurden die Nutzungsstrukturen (Welche Nutzungen sind vor Ort?), die Raum- und Funktionsschwächen (Welche Schwächen und Konflikte gibt es in der Funktion des öffentlichen Stadtraumes?), die Erschließung (Wie wird der Stadtraum mit den unterschiedlichen Wegen und Straßen erschlossen?), der Öffentliche Personennahverkehr (Wie wird der Stadtraum öffentlich erschlossen?) sowie der Freiraum und die Vernetzung (Welche Freiräume befinden sich vor Ort und wie sind diese miteinander vernetzt?).

Den Abschluss und eine Überlagerung aller Themenkarten bildet die „Stadtraumanalyse“. Ein mögliches planerisches (Leit)Bild für den Stadtraum.



Legende

Bestand

- Wohnen
- Dienstleistungen
- Landwirtschaft
- Freizeit- und Sportanlagen
- Dauerkleingärten
- Gartenbaubetrieb
- Gemeinbedarf
 - ① Realschule
 - ② Kindergarten
 - ③ Spielanlagen
- Gewerbe
 - ① Zentralbetriebshof
 - ② Einzelhandel
- Messe, Ausstellungen, Veranstaltungen
 - ① Meßplatz
 - ② Parkplatz

Projekte in Planung

- Heidelberg Innovation Park
- Großsپorthalle



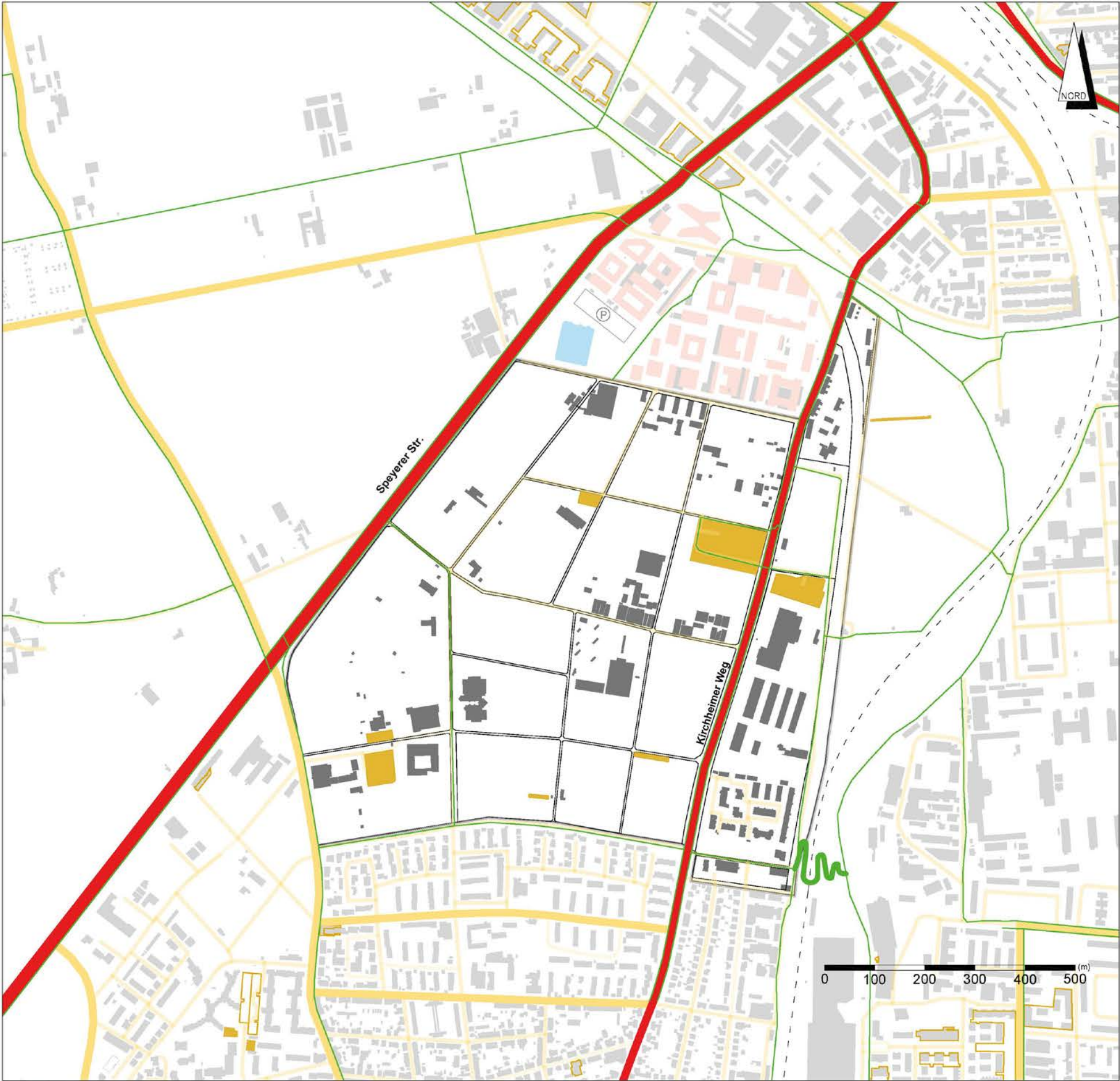
Legende

Bestand

- Räumliche Barriere
- Umzäunung mit Grün
- + Unterbrochene Verbindung
- ~ Lärmbelastung

Projekte in Planung

- Heidelberg Innovation Park
- Großsporthalle



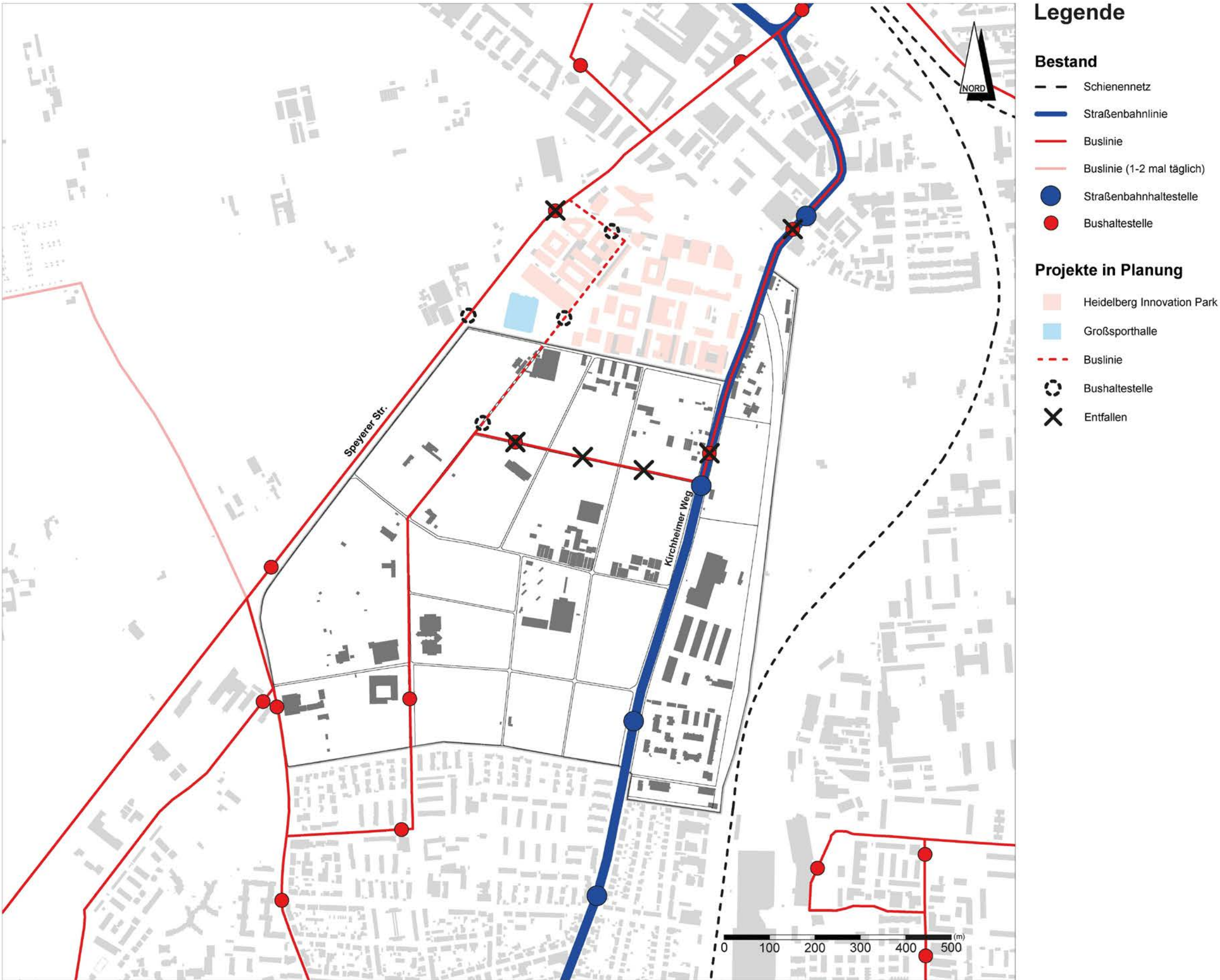
Legende

Bestand

- Hauptstraße
- Sammelstraße
- Erschließungsstraße
- Radwegenetz
- Parkplatz
- Tiefgarage

Projekte in Planung

- Heidelberg Innovation Park
- Großsporthalle
- Parkhaus
- Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim-Rohrbach





Legende

Bestand

- Öffentliche Spielfläche
- Dauertkleingärten
- Messplatz
- Grünverbindung
- Straßenbegleitendes Grün

Sichtbeziehungen

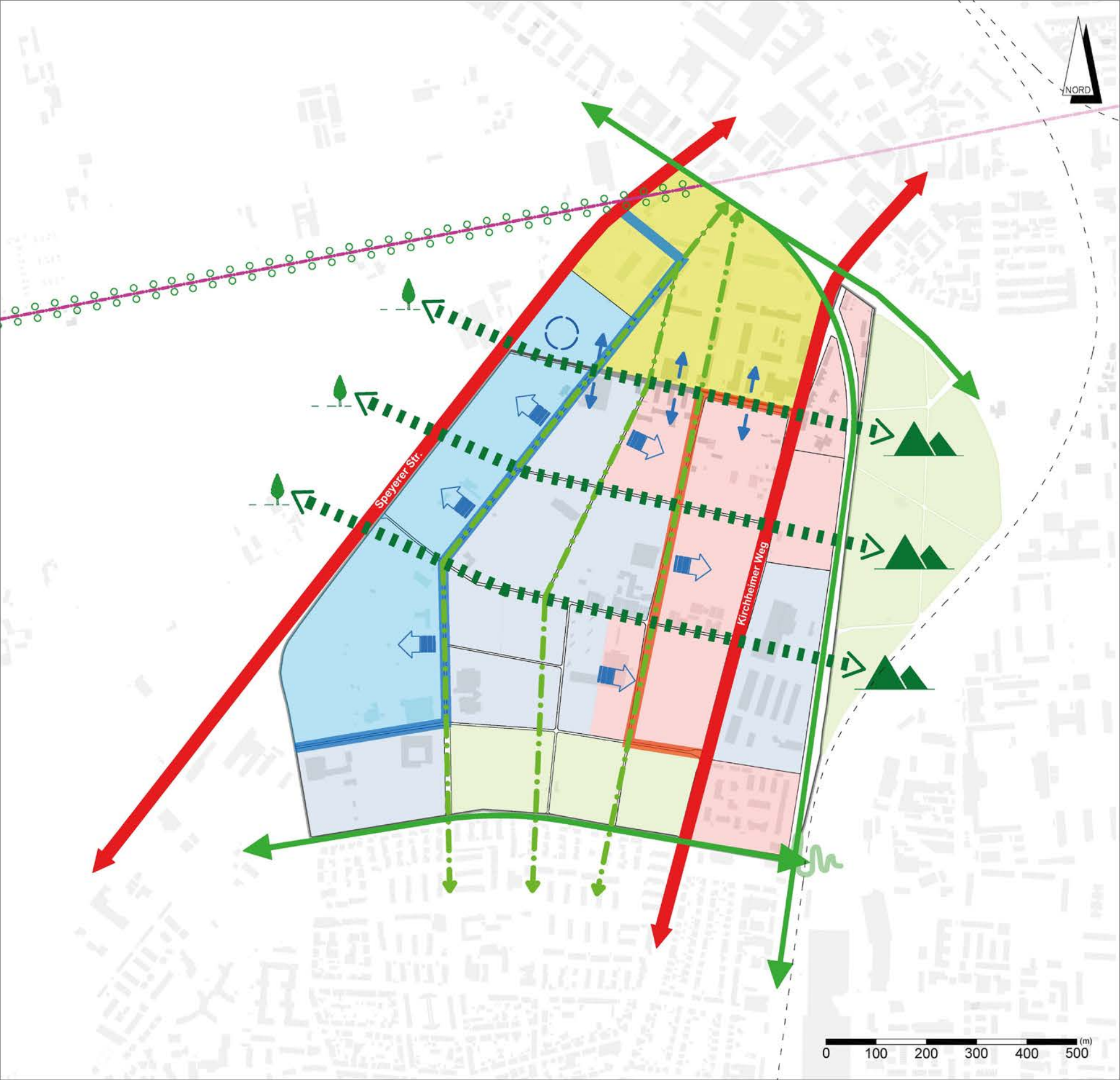
- Odenwald
- St. Peter Kirche
- Reutax Tower
- Stadtwerke Turm
- Wasserturm

Orientierungspunkte

- Gebäude
- Baum
- Lichtmasten (Sportanlagen)

Projekte in Planung

- Heidelberg Innovation Park
- Großsporthalle
- Schlossachse - Maulbeerallee
- Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim-Rohrbach



Legende

- Wohnen
- Sport & Freizeit
- Dauertkleingärten
- Konversionsfläche Patton Barracks - HIP
- Übergangsbereich
- Zentrale Erschließungsachse
- Haupterschließung Westen
- Haupterschließung Wohnen
- Bahnlinie
- Sichtbeziehung Odenwald
- Sichtbeziehung Tal
- Freiraumvernetzung
- Grünverbindung
- Vermittlung / Zugänglichkeit zu Baufeldern
- Austausch, Anschluss zu Konversion
- Schlossachse / Maulbeerallee
- Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim-Rohrbach (geplant)
- Großsporthalle (geplant)

5. Quellenverzeichnis

Geschichte der Stadt

- Ausschreibung „Patton Barracks“

Städtebau

- Geotechnisches Informationssystem (GTIS) der Stadt Heidelberg
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013, Verband Metropolregion Rhein-Neckar
- Flächennutzungsplan 2015/2020, Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
- Landschaftsplan, Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
- Plan von Prof. Läger, um 1920
- Rahmenplanung Südstadt
- Rahmenplanung „Patton Barracks“
- Visualisierung der Großsporthalle: BAM Sports GmbH
- Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim Rohrbach (0016/2008/BV)
- Aufnahmen des Stadtplanungsamtes Heidelberg
- Denkmaltopographie zum Stadtkreis Heidelberg, 2013 – Liste der Kulturdenkmäler

Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur

- Stadtteilbericht Kirchheim Auf einen Blick 2018
- Handlungsprogramm Wohnen für Heidelberg, 2017 (0333/2016/BV)
- 10-Punkte-Papier zur Umsetzung des Handlungsprogramms Wohnen (0056/2020/BV)
- Baulandprogramm Wohnen, 2017 (0354/2017/BV)
- Wohnraumbedarfsanalyse für Heidelberg 2030, 2013

Grün- und Freiraum

- Aufnahmen des Stadtplanungsamtes Heidelberg

Sport

- Aufnahmen des Stadtplanungsamtes Heidelberg

Verkehr

- Situationsanalyse zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035 (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH im Auftrag der Stadt Heidelberg)
- Rahmenplanung „Patton Barracks“
- Aufnahmen des Stadtplanungsamtes Heidelberg

Umwelt

- Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg
- Geotechnisches Informationssystem (GTIS) der Stadt Heidelberg
- Nach § 33 NatSchG BW geschützte Biotope - Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
- Schutzgebietsverordnung Wasserschutzgebiet Wasserwerk Mannheim-Rheinau
- Stadtklimagutachten für die Stadt Heidelberg, 2015
- Potenzialanalyse (Artenschutz, Biotope, voraussichtlicher Kompensationsbedarf)
- Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Heidelberg (0112/2014/BV)
- Klimaschutz-Aktionsplan der Stadt Heidelberg, 2019
- C40: Deadline 2020
- Fernwärmesatzung der Stadt Heidelberg (0385/2015/BV)
- Energiekonzeption der Stadt Heidelberg (0098/2010/BV)
- Energie-Konzept-Konversionsflächen (0128/2016/BV)
- Handlungsleitfaden zur Dachbegrünung Heidelberg

Liegenschaften

- Liegenschaftskataster der Stadt Heidelberg

Öffentlichkeitsbeteiligung

- Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg, 2018
- Dialogischer Planungsprozess Konversion zu den „Patton Barracks“, 2017

Impressum

Stadt Heidelberg
vertreten durch Dezernat Bauen und Verkehr,
Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck und
Annette Friedrich, Amtsleiterin Stadtplanungsamt
Palais Graimberg, Kornmarkt 5
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Projektgruppe

Stadtplanungsamt, Michael Müller (Projektleitung) und Isabelle Arbert
Amt für Stadtentwicklung, Sara Ehrlich und Carsten Schaber
Amt für Verkehrsmanagement, Sebastian Gieler und Peristera Deligiannidou
Amt für Liegenschaften und Konversion, Ute Rimmner
Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft, Daniel Bumiller und Aline Moser
Landschafts- und Forstamt, Monika Kissel-Kublik
Amt für Baurecht und Denkmalschutz, Michael Horsch
Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie, Dr. Sandra Panienka
Amt für Sport und Gesundheitsförderung, Thomas Jung
Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Heidelberg, Rolf Friedel
Bürger- und Ordnungsamt, Jürgen Kuch

Themenkarten / technische Zeichnungen

Stadtplanungsamt, Ioannis Karakounos-Kossyvas