

Planungswettbewerb Parkway Patrick-Henry-Village

Eckpunkte für die Auslobung

Stand 17.11.2021

Stadtplanungsamt



Präambel

Grundlage für den Entwurf des Parkway und die weitere Qualifizierung ist der Dynamische Masterplan. Weitere Informationen bieten die vertiefenden Studien.

Der geschwungene, ringförmige Öffentliche Raum zwischen der grünen Mitte und den äußeren Quartieren dient als Haupterschließung des PHV. Sie wird als großzügiger Parkway gestaltet, welcher unterschiedlichen Verkehrsträgern zur Verfügung steht und gleichzeitig als linearer Park hohe Freiraumqualitäten aufweist.

Entlang der Gebäude auf der westlichen Seite des Parkway verläuft eine breite Flanierzone, daneben folgen Fahrradwege, Fahrbahn sowie die Straßenbahntrasse entlang der westlichen Seite und weitere Fußwege. Im Gegensatz zur "urbanen Kante" entlang der Neubauquartiere fließt der begleitende Park mäandrierend an der Innenseite in das "Grüne Herz". Er funktioniert als Erholungsraum, Spielfläche aber auch als Retentions- und Ausgleichsfläche.

Der Parkway ist mehr als ein Straßenraum, er ist das verbindende Element und eine pulsierende Ader in Form sozial-blau-grüner Infrastruktur. Durch die asymmetrische Lage der Verkehrsträger ist das Band flexibel für zukünftige Veränderung der Mobilität zu nutzen. Entsprechend des aus den Zielnetzen hergeleiteten Anforderungsprofils ist der Parkway mit unterschiedlichen Typologien im Straßenraum ausgestattet und mit jeweils spezifischen Querschnitten beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass Straßenräume zuvorderst integrierte öffentliche Räume sein müssen, die vielfältige lebensweltliche Funktionen und Qualitäten sicher stellen.

Der Parkway wird auch als zentrale Hauptinfrastruktur genutzt. Die Medien werden überwiegend in der vorhandenen Trasse neu geordnet (vergleiche technische Voruntersuchung), was in der weiteren Planung zu vertiefen ist. Dabei werden Ver- und Entsorgungsleitungen bezüglich der notwendigen Erneuerungen sowie Ergänzungen (Energienetz) im Querprofil anteilig neu angeordnet und verlegt. Die Hauptversorgungsleitungen (Wärmenetz, Wasserversorgung, SW-Kanal, Strom und Kommunikationsmedien) finden im Parkway Platz.

1. Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Auf der Grundlage des vom Heidelberger Gemeinderat beschlossenen Dynamischen Masterplans wird die Stadt Heidelberg die Umsetzung der zentralen Erschließungsfläche beginnen.

Ausgehend von der Programmierung und gestalterischen Konzeption der öffentlichen und privaten Freiflächen und dem Ergebnis der technischen Voruntersuchung sollen Konzepte für die Gestaltung der Verkehrs- und Freiflächen und die Vernetzung mit den angrenzenden Grünflächen gefunden werden. Die den Parkway begleitenden Freiflächen sind dabei als multitalentiertere Räume zu entwickeln, die unterschiedlichsten Anforderungen gerecht werden müssen. Besonderes Augenmerk ist auf den Erhalt und die Integration des Baumbestandes und die Funktionalität der Retentionsflächen zu legen.

2. Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Planungswettbewerbs ist die Konkretisierung der vorliegenden Planungen aus dem Dynamischen Masterplan für den Parkway und die Erarbeitung von Konzepten für die Gestaltung und Aufteilung der Erschließungstrassen, der Gestaltung und Materialität der Oberflächen und die Gestaltung der sie begleitenden Freiräume. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Vernetzung mit den angrenzenden Grünräumen, den grünen Fingern und den mit dem Parkway vernetzten Straßenräumen zu legen.



Abb. Planungsbereich Wettbewerb

3. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb soll als offener Realisierungswettbewerb für Arbeitsgemeinschaften aus Landschaftsplaner und Verkehrsplanern durchgeführt werden.

4. Parkway Verkehrliche Anforderungen

Der Parkway versteht sich als quartiersprägender und verbindender „Stadtbaustein“ und nicht als verkehrsoptimierte Barriere. Gleichzeitig wird der Parkway die zentrale Quartierserschließung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowohl für Quell- und Ziel- als auch Binnenverkehre darstellen. Der Parkway bedient das kleinräumige Erschließungsnetz.

Die Straßenraumgestaltung trägt der gegenseitigen Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsarten Rechnung. Sie schafft neben Erschließungsflächen Räume für Aufenthalts- und Erholungsaktivitäten.

Bewohner, Besucher und im Quartier Erwerbstätige können ohne privaten PKW komfortabel mobil sein. Neben der Straßenbahn, die für die Mobilität ins bzw. aus dem Quartier genutzt werden soll und dem Shuttle- Bus, der insbesondere Mobilitätseingeschränkten für die Mobilität im Quartier eine bequeme Fortbewegung ermöglichen soll, wird das Fahrrad eine zentrale Rolle in der Quartiersmobilität einnehmen. Für private und geteilte Räder (Bikesharing) wird eine qualitativ hochwertige Infrastruktur bereitgestellt.

Notwendige Pkw-Fahrten werden idealerweise mit im Quartier zur Verfügung stehenden, geteilten Pkw (Carsharing) durchgeführt, sodass die Bewohner keinen eigenen Pkw benötigen.

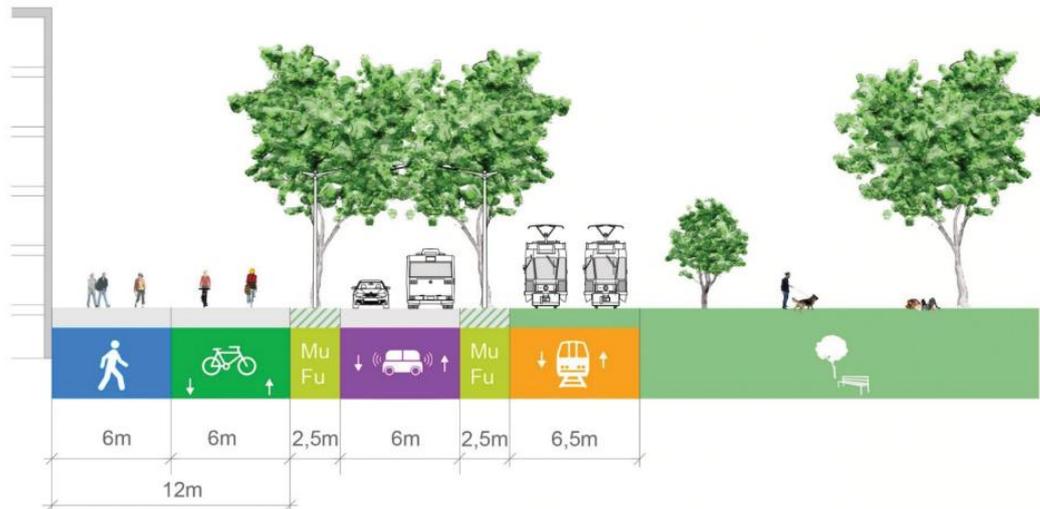
Das Quartier bietet vielfältige Möglichkeiten der Pkw-unabhängigen Mobilität an. Von Relevanz sind dabei die in die Gebäude integrierten Mobilitätsstationen in den Quartieren sowie eine attraktive Gestaltung des Straßenraumes mit hohen Freiraumqualitäten.

Funktion Parkway

Die geschwungene, ringförmige Straße zwischen der grünen Mitte und der äußeren Quartiere dient als Hupterschließung des PHV. Sie wird als großzügiger Parkway gestaltet, welche unterschiedlichen Verkehrsträgern zur Verfügung steht und gleichsam als linearer Park entworfen wurde. Neben der gestalterischen Funktion wird der Parkway die Verbindungsachse für 10.000 Bewohner, 5.000 Beschäftigte und zahlreiche Besucher in und aus dem Quartier darstellen. Auch dieser Funktion müssen die Flächen gerecht werden.

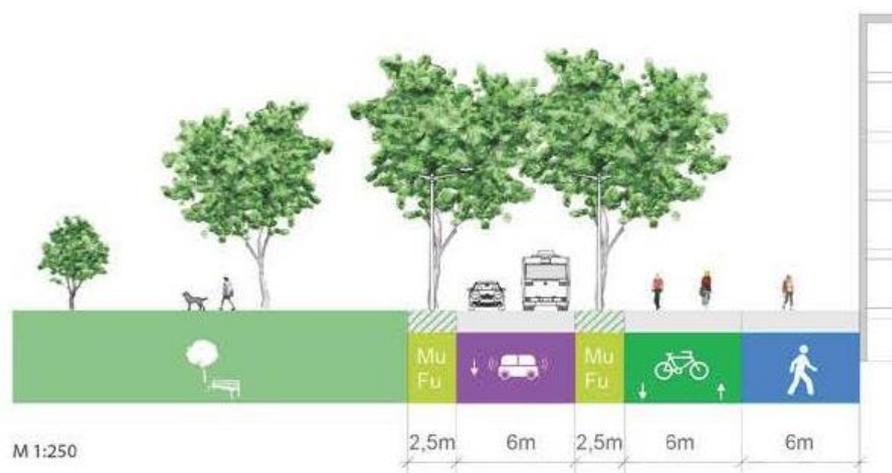
Entlang der Gebäude an der Außenkante des Parkway verläuft eine breite Flanierzone, daneben folgen Fahrradweg, Fahrbahn sowie die Straßenbahntrasse entlang des Grünen Herzens und weitere Fußwege. Im Gegensatz zur "urbanen Kante" entlang der Neubauquartiere fließt der begleitende Park hier mäandrierend in das "Grüne Herz".

Die Grünflächen sind Erholungsraum, Spielfläche aber auch Retentions- oder Ausgleichsfläche. Der Parkway ist mehr als ein Straßenraum, er ist das verbindende Element und eine pulsierende Ader in Form einer sozial-blau-grünen Infrastruktur.



Querschnitt Parkway westlicher Abschnitt

Durch die asymmetrische Lage der Verkehrsträger ist das Band flexibel für zukünftige Veränderung der Mobilität zu nutzen. Entsprechend des aus den Zielnetzen hergeleiteten Anforderungsprofils ist der Parkway in unterschiedliche Straßenräume typologisiert und mit jeweils spezifischen Querschnitten beschrieben. Die empfohlenen Querschnitte berücksichtigen die Vorgaben aus der für Straßenraumgestaltung einschlägigen Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen. Sie folgen der Rationalität, dass Straßenräume zuvorderst integrierte öffentliche Räume sein müssen, die vielfältige lebensweltliche Funktionen und Qualitäten sicher zu stellen haben.



Querschnitt Parkway östlicher Abschnitt

Die dargestellten Querschnitte für die Multifunktionsstreifen mit den Straßenbäumen stellen die absolute Untergrenze für einen Baumstandort dar. Wo immer möglich, sollten größere Breiten realisiert werden, damit auch für die neu zu pflanzenden Bäume der bestmögliche Standort geschaffen wird

Der Parkway wird durch den städtebaulichen Rahmen auch als zentrale Hauptinfrastruktur genutzt und überwiegend in der vorhandenen Trasse neu geordnet, was in der weiteren Planung zu vertiefen ist. Dabei werden Ver- und Entsorgungsleitungen bezüglich der notwendigen Erneuerungen sowie Ergänzungen (Energienetz) im Querprofil anteilig neu angeordnet und verlegt. Die Hauptversorgungsleitungen (Wärmenetz, Wasserversorgung, SW-Kanal, Strom und Kommunikationsmedien) finden im Ring Platz.



Sichtbare Infrastruktur (WASSER)

Der Parkway ist der Ankerstein für eine ressourcengerechte Stadt. Regenwasser wird in angrenzende Versickerungsflächen geleitet, wodurch ein abwechslungsreicher Übergang zum "Grünen Herz" entsteht.

5. Grundlagen

5.1 Technische Voruntersuchung

Die Lage des Parkways orientiert sich zum Teil an der bestehenden Straßenlage. Allerdings wird der zukünftige Querschnitt deutlich breiter dimensioniert als der bestehende. Zudem verschiebt sich entsprechend dem städtebaulichen Entwurf besonders im Westen des Plangebietes die Lage des Straßenraums. Hierdurch wird insbesondere die Lage der Bestandleitungen und Bestandbäume tangiert.

In der vertiefenden Studie Multimobilität wurden bereits spezifische Querschnitt entwickelt, welche in der nun folgenden weiteren Ausarbeitung in Hinsicht auf die Anforderungen kritisch überprüft wurden.

Hierbei waren die Anforderungen der Verkehrsteilnehmer, der Randnutzungen, der Leitungsträger sowie bestehender und neuer Baumstandorte zusammenzuführen. Insbesondere die Randnutzungen sollen ablesbar mit den Verkehrsflächen korrespondieren und die spezifischen Anforderungen aus den Nutzungen widerspiegeln.

Im Rahmen der Technischen Voruntersuchung wurde unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und Belange vor Ort ein optimierter, schematischer Trassenverlauf entwickelt, der eine Grundlage für die Wettbewerbsplanung sein kann. Die Lage des Parkways orientiert sich zum Teil an der bestehenden Straßenlage. Allerdings wird der zukünftige Querschnitt deutlich breiter dimensioniert als der bestehende. Zudem verschiebt sich entsprechend dem städtebaulichen Entwurf besonders im Westen des Plangebietes die Lage des Straßenraums. Hierdurch wird insbesondere die Lage der Bestandsleitungen und Bestandsbäume tangiert.

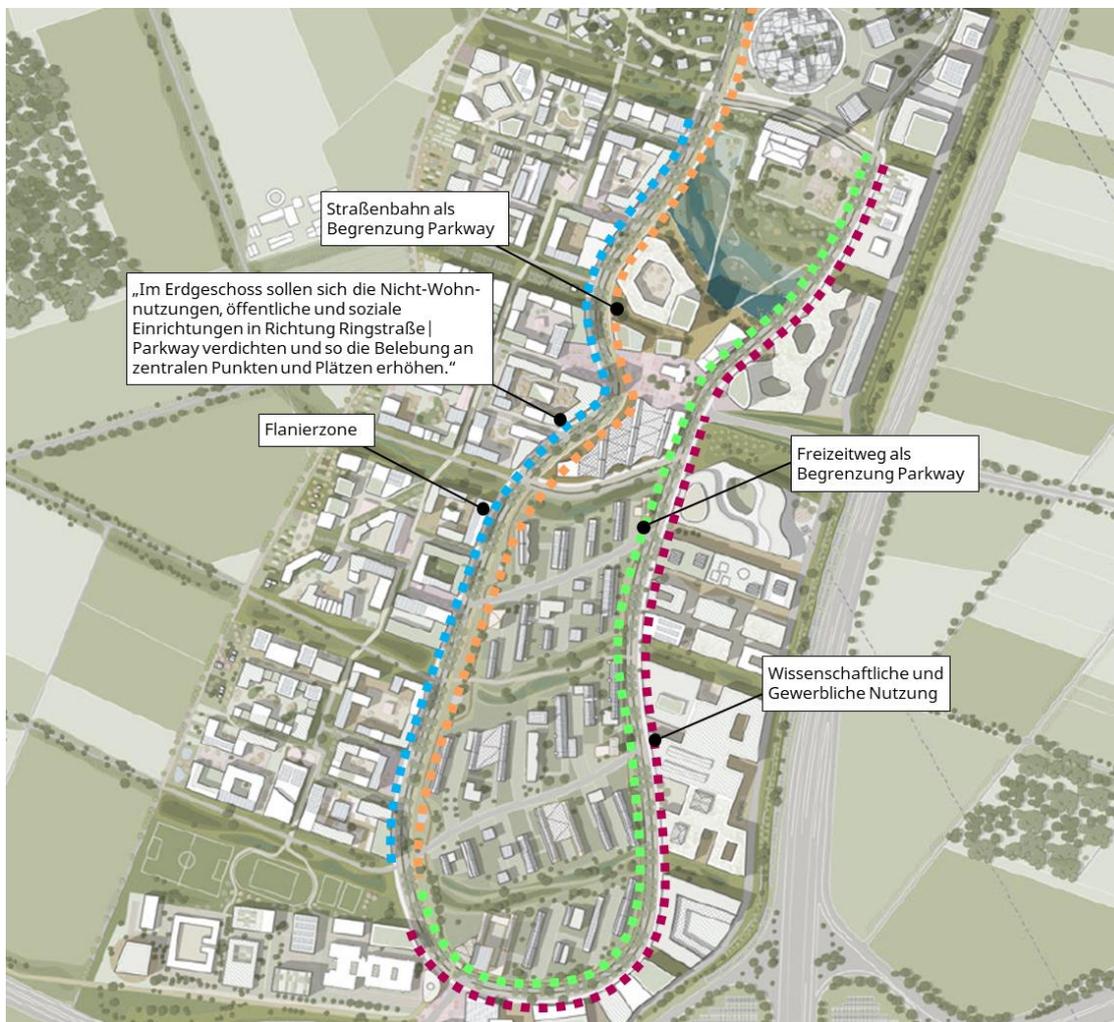


Abb.: grobe Übersicht Randnutzungen Parkway

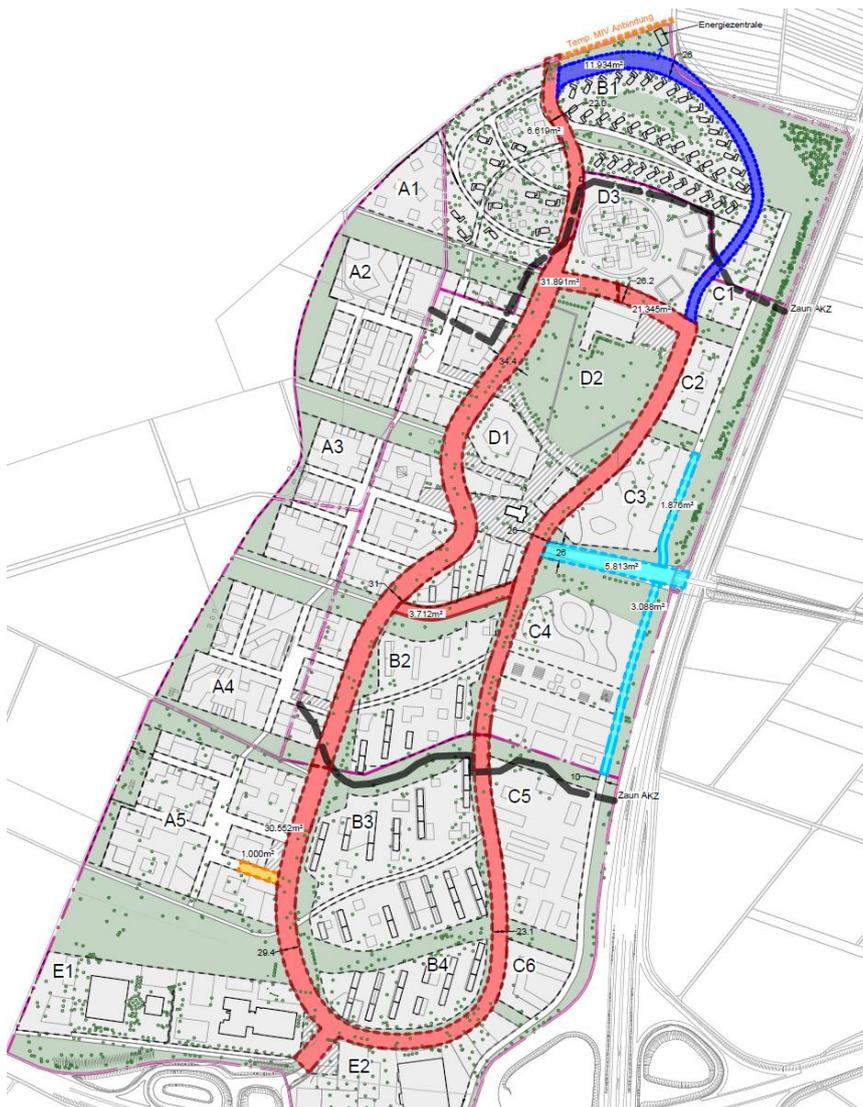


Abb. Planungsbereich Technische Voruntersuchung

5.2 Baumbestand und Baumbewertung

Der Baumbestand wurde aufgenommen und bewertet. Ziel der Gesamtplanung für PHV ist es, den schützenswerten Baumbestand soweit als möglich zu erhalten und gleichzeitig die Führung und Ausgestaltung der notwendigen Erschließungstrassen zu gewährleisten. Dabei spielen nicht nur die sichtbaren Teile der Erschließungswege eine Rolle, auch die neu zu schaffenden Leitungen benötigen Platz.

Es ist festzuhalten, dass eine Umsetzung des Dynamischen Masterplans mit einer Fällung von Bäumen einhergehen muss.

Im Zuge der Abstimmungen und Erarbeitung der Technischen Voruntersuchung wurde eine Abwägung zwischen einer praktikablen Verkehrswege- und Leitungstrassen-Führung sowie dem Schutz von besonders wertvollen und vitalen Bestandsbäumen getroffen.

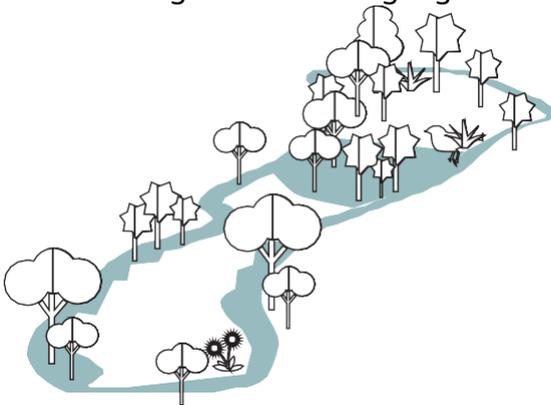
Daher soll im Rahmen des Wettbewerbs die Möglichkeit eröffnet werden, innovative Lösungen zu finden, die das Ziel Baumerhalt unterstützen aber auch eine lineare Verkehrsführung des Parkways ermöglichen. Hierzu gehört die Möglichkeit in Teilbereichen die Trennung der Verkehrsräume für die Verkehrsmittel Auto und Fahrrad und in kleineren Teilbereichen auch zwischen Auto und Straßenbahn aufzugeben. Dabei muss in räumlichen Sequenzen gedacht werden, so dass kein allzu häufiger Systemwechsel erfolgen sollt.

Des Weiteren fließen in den Planungswettbewerb die fortgeschriebenen Planungen für die Straßenbahn- und Radwegeanbindung ein.

6. Anforderungen

Der Parkway ist eine Referenz des multitalentierten öffentlichen Raums in der ressourcengerechten Stadt.

Die Grünräume prägen das Bild des Parkway. Das Regenwassermanagement ist erlebbarer Teil der Straßenraumgestaltung. Es prägt im grünen Teil einen abwechslungsreichen Übergang zum "Grünen Herz".



Der Parkway zieht sich wie ein Landschaftsband durch den Stadtteil. Mit der Herausarbeitung besonderer Raumsequenzen erschließen sich neue Erlebnisbereiche, wie beispielsweise die Community der produktiven Landschaft oder Spielflächen, und Flächen mit vorrangig ökologischer Funktion.

6.1 Umwelt und Klima

6.2 Bodenschutz

- Die Versiegelung von Flächen ist auf ein Minimum zu beschränken. Parkflächen, Wege und Plätze sind - wo immer möglich und aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes vertretbar- wasserdurchlässig zu gestalten, so dass dort ein Teil der Bodenfunktionen aufrechterhalten werden kann.
- Im Wettbewerb soll auch geprüft werden, an welchen Stellen auch geringere Querschnitte ausreichen, um der angrenzenden Baumreihe genügend Wurzelraum zu lassen.

- Es soll geprüft werden, ob durch die Berücksichtigung von „Grünen Gleisen“ im Bereich der Straßenbahntrasse die Bodenversiegelung reduziert werden kann.

6.3 Klimawandelanpassung

Als Reaktion auf die unvermeidbaren Folgen der Erderwärmung wie Hitzeperioden und Starkregenereignisse sind Maßnahmen der Anpassung an den Klimawandel ein essentieller Baustein der Stadtentwicklung:

- Gestaltung von Oberflächen: hellere Beläge und Einplanung von Beschattungsmaßnahmen, insbesondere in stark sonnenexponierten Aufenthaltsbereichen.
- Beschattung von Wegen und Aufenthaltsorten durch strukturreiche heterogene Bepflanzungen (Bäume, Großsträucher ...) und weitere Maßnahmen (Sonnensegel etc.)
- Wassersensible Planung durch Integration einer blauen Infrastruktur (siehe Regenwasserbewirtschaftungskonzept (RWBK) und Starkregenrisikomanagement)

6.4 Klimaschutz

Förderung des Radverkehrs

Ein geeignetes Mittel zur Förderung und zur gezielten Lenkung sind erschütterungsarme Oberflächen und weiche Übergänge.

Bedarfsangepasstes Beleuchtungskonzept

Beleuchtung: sparsam, gezielt und wo möglich mit niedrigem Lichtpunkt. In Richtung des grünen Innensaums möglichst reduzierte Beleuchtung zur Schonung der Insekten- und Fledermausfauna.

6.5 Regenwasserkonzept (RWBK) und Starkregenrisikomanagement

Den Rahmen bilden die Angaben der Freiraumstudie, die Retentionsflächen in den begleitende Grünflächen vorsieht, aber auch das große Wasserbecken (See) als zentralen Bestandteil hat.