

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0142/2022/BV

Datum:
02.05.2022

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Betreff:
Bahnstadt – Fortschreibung Rahmenplan 2022

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	19.05.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	28.06.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	20.07.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Bahnstadt empfiehlt der Stadtentwicklungs - und Bauausschuss dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt der Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt 2022, bestehend aus der Planzeichnung (Anlage 01) und der Begründung (Anlage 02) zu und beschließt diese nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 Baugesetzbuch als Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• Die finanziellen Auswirkungen der Rahmenplanfortschreibung sind separat zu diskutieren und erfolgen im Zusammenhang mit den jährlich zu treffenden Beschlüssen zur Entwicklung des Treuhandvermögens Bahnstadt und der Genehmigung des Wirtschaftsplans.	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit der Gesamtfortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt wird die bisherige Entwicklung zu einem urbanen, nutzungsgemischten Stadtteil mit hoher Aufenthaltsqualität dargestellt und es werden Konzepte und Themenfelder neu aufgenommen, die seit der letzten Fortschreibung entwickelt wurden beziehungsweise an Bedeutung gewonnen haben. Dadurch steht mit dem Rahmenplan 2022 ein aktuelles informelles Planungsinstrument als Grundlage für die weitere Entwicklung der Bahnstadt bereit. Über die wirtschaftlichen Auswirkungen wird gesondert zu beraten und zu entscheiden sein.

Begründung:

1. Beschlusslage und Anlass der Überarbeitung

Am 26.06.2003 beschloss der Gemeinderat die Rahmenplanung Bahnstadt in einer ersten Fassung. Bis 2007 wurde das Planwerk inhaltlich durch weitere konzeptionelle Überlegungen ergänzt und ist seit dem Beschluss der Drucksache 0393/2007/BV am 20.12.2007 zur „Fortschreibung der Rahmenplanung 2007“ Grundlage für die Umsetzung des neuen Stadtteils. Mit dem Beschluss der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt“ vom 30.01.2008 und dem Beginn der Erschließungsarbeiten im März 2009 hat die Umsetzung der Planung in gebaute Realität begonnen.

Die Rahmenplanung formuliert Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme und stellt als informelle Planung die Richtlinie und Grundlage für das Handeln der Akteure der Bahnstadtentwicklung dar. Im Zuge der Realisierung wird die Rahmenplanung quartiersweise in detailliertere Betrachtungen einbezogen und zum Beispiel durch Wettbewerbsverfahren optimiert. Unter Berücksichtigung der wesentlichen Grundzüge des städtebaulichen Konzepts wurde beziehungsweise wird die städtebauliche Rahmenplanung so fortlaufend durch Teilfortschreibungen konkretisiert.

15 Jahre nach der letzten Gesamtfortschreibung soll nun eine neue Gesamtfortschreibung des Rahmenplans erfolgen. Dabei sollen die Grundzüge der bisherigen Rahmenplanung nicht infrage gestellt werden.

2. Rahmenplan 2022 - Themenfelder

2.1. Planungsziele

Die Bahnstadt soll ein lebendiger, urbaner Stadtteil werden, der durch die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur geprägt ist. Um Lebendigkeit im Stadtteil zu erreichen, wurde und wird bei der Entwicklung der Bahnstadt viel Wert auf eine Vielfalt an Wohn- und Wirtschaftsformen gelegt, ergänzt um Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Die Nutzungsmischung erfolgt sowohl horizontal als auch vertikal innerhalb der einzelnen Quartiere, Blöcke und Gebäude, wodurch dem Leitbild einer Stadt der kurzen Wege Rechnung getragen wird. Änderungen in der Arbeits- und Lebenswelt haben dazu geführt, dass die Rahmenplanung auch hinsichtlich der Möglichkeit, weitere Wohnbauflächen in die noch zu entwickelnden Bereiche zu integrieren, überprüft wurde. Auch hat sich die Bedeutung wohnungsbeziehungsweise arbeitsstättennaher Grün- und Freiflächen in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich erhöht.

2.2. Städtebauliche Konzeption und Entwicklung

Die Bahnstadt weist eine spezifische Stadtfigur auf, die auf ihre historische Vergangenheit zurückzuführen ist. Traversierende Wegeführungen vom Neckar und von der Innenstadt zu dem im Südwesten angrenzenden Landschaftsraum gliedern die Stadtfigur in Quartiere und schaffen die Voraussetzung für eine gute Durchlüftung. Die einzelnen Quartiere übernehmen verschiedene Stadtfunktionen und lassen eine entsprechend differenzierte Baustruktur, Dichte und Durchgrünung erkennen.

So bilden zum Beispiel die Pfaffengrunder Terrasse, der Gadamer Platz mit dem Gebäude „B³“ und das Nahversorgungszentrum Westarkaden im räumlich-funktionalen Zusammenhang das Zentrum des öffentlichen Lebens innerhalb des Stadtteils. An der südlichen Kante zum Pfaffengrunder Feld erstrecken sich die ruhigeren Wohnquartiere. Zwischen den Wohnquartieren und dem Europaplatz ist das urbane Quartier „Campus am Zollhofgarten“ entstanden, welches Raum für Wissenschaft, Forschung und Leben schafft. Neue Quartiere werden in den nächsten Jahren nördlich und südlich der Eppelheimer Straße, sowie entlang der Bahntrasse zwischen Montpellier- und Czernybrücke entstehen.

2.3. Öffentliche Freiräume

Das Themenfeld stellt die bereits entstandenen und noch zu entwickelnden öffentlichen Freiflächen dar. Um hochwertige Freiflächen umzusetzen, werden bei öffentlichen Vorhaben konkurrierende Verfahren zur Konzeptfindung durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass sich die hohe Qualität der Flächen positiv auf den Stadtteil (Identitätsbildung und -festigung), aber auch auf die Gesamtstadt (bundesweite Wahrnehmung der Bahnstadt als neuem Heidelberger Stadtteil) auswirkt.

2.4. Mobilität und Erschließung

Die Mobilität unterliegt einem starken Wandel. Themen, wie zum Beispiel Shared Mobility, Mobilitätshubs, oder auch die Elektromobilität müssen bei zukünftigen Planungen stärker berücksichtigt werden. Auch das Radverkehrs- und das Fußwegenetz spielen eine zentrale Rolle.

Die Erschließungsstruktur wird in ihren wesentlichen Zügen beibehalten, jedoch punktuell neuen Rahmenbedingungen angepasst, wie zum Beispiel der Unterbrechung des Langen Anger in Höhe des Gadamer Platzes/der Pfaffengrunder Terrasse für den motorisierten Individualverkehr, der neuen Ringerschließung zur Erschließung des Quartiers „Nördlich Eppelheimer Straße“, oder der so genannten „Kleinen Bahnrandstraße“ als Verlängerung des Max-Planck-Ringes am Hauptbahnhof/ Europaplatz.

2.5. Klima und Umwelt

In der Bahnstadt wird flächendeckend der Passivhausstandard realisiert, was zusammen mit der Versorgung durch das Holz-Heizkraftwerk zu einer bilanziellen CO₂-Neutralität des Stadtteils beiträgt.

Neben dieser bereits erfolgreich eingesetzten Entwicklung werden bei der weiteren Planung der Bahnstadt Themen wie zum Beispiel die klimaökologisch wertvolle Planung von Freiflächen, die Integration von Photovoltaikanlagen, Fassadenbegrünung, oder der Umgang mit Bestandsbäumen eine wichtige Rolle spielen.

3. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfolgt über das Treuhandvermögen Bahnstadt. Im Wirtschaftsplan sind den Einnahmen –im überwiegenden Teil bestehend aus den Ausgleichsbeträgen– aller für die Herstellung der gesamten technischen Infrastruktur (Straßen, Wege, Plätze, Freianlagen) sowie sozialen und kulturellen Infrastruktur aufzuwendenden Kosten gegenübergestellt. Die Weiterentwicklung des Städtebaus und der grundlegenden Zielsetzungen der Bahnstadt erforderte bereits in den zurückliegenden fast 15 Jahren eine Anpassung und Fortschreibung der Infrastruktur. Dies fand im Treuhandvermögen

Bahnstadt ihren wirtschaftlichen Niederschlag. Der aktuelle Stand des Treuhandvermögens weist bezogen auf das Jahr 2027 ein Defizit von circa 33,6 Millionen Euro aus.

Im Hinblick auf die aktuellen und noch zur Umsetzung ausstehenden baulichen Maßnahmen sind die ursprünglich gebildeten Budgets (vergleiche Drucksache 0372/2015/BV „Kostenentwicklung bei der Herstellung von Frei- und Erschließungsmaßnahmen“) aufgrund der immensen Baupreientwicklungen kaum mehr auskömmlich. Deshalb müssen bauliche Umsetzungen in der Bahnstadt künftig noch mehr unter dem Finanzierungsvorbehalt des Gemeinderates gesondert betrachtet und entschieden werden. Dies gilt in besonderem Maße auch für bisher noch nicht beziehungsweise nicht ausreichend budgetierte Planungsansätze.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Rahmenplan bereitet die Umsetzung von baulichen Projekten vor, ohne diese jedoch unmittelbar auf Ausführungsebene zu konkretisieren. Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist in den umsetzungsrelevanten Planungen und Verfahren zu beteiligen.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
SL 5		Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung Ziel/e:
SL 6		Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen Ziel/e:
SL 13		Dichtere Bauformen Begründung: Ziel der Bahnstadtentwicklung ist die Schaffung eines nachhaltigen, urbanen Stadtteils mit hoher Umfeld- und Gestaltqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Planzeichnung (Stand: 14.04.2022)
02	Begründung (Stand: 26.04.2022)

03	Radverkehrsverbindungen (Stand: 19.04.2022)
04	Ausgleichsflächen (Stand: 20.01.2022)