

Städtebauliche Rahmenplanung
Heidelberg Bahnstadt

Begründung zur Fortschreibung 2022

Stand: 26.04.2022





Städtebauliche Rahmenplanung
Heidelberg Bahnstadt

Begründung zur Fortschreibung 2022

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	6
1. Planungsziele	10
1.1 Nutzungsmischung	10
1.2 Vielfalt an Wohn- und Wirtschaftsformen	11
1.3 Entwicklung von Wohnflächen	12
1.4 Qualitätvolle Entwicklung	12
2. Städtebauliche Konzeption und Entwicklung	13
2.1 Stadtgrundriss	13
2.2 Wohnquartiere – Die Stadtkante	14
2.3 Campus am Zollhofgarten	15
2.4 Zwischen Montpellier- und Czernybrücke	17
International City Lounge (Baufeld C2)	17
Europaquartier (Baufelder B1 und B2)	18
Czernyquartier (Baufelder B3 und M1)	20
Montpellier-Carrée (Baufeld M2)	21
2.5 Zentraler Bereich	23
Zentrum des öffentlichen Lebens (Öffentlicher Freiraum + Baufelder SE3 und C5)	23
Kopernikusquartier	24
Südlich der Eppelheimer Straße	26
Westlich des Gadamerplatzes	28
2.6 Westlich Czernyplatz / Nördlich Eppelheimer Straße	29
Fitnesscenter (Baufeld C1)	29
Luxor-Filmpalast (Baufeld E2)	29
Gesundheitszentrum (Baufeld E2)	29
Fachmarktzentrum (Baufelder ED1, F3, F2)	31
Bahnbetriebswerk (Baufelder F1.1, F1.2)	32
2.7 Wirtschaftliche Entwicklungen (Baufelder T2, T3, S1-S3.4)	32
2.8 Überarbeitungsgebiet: Westlicher Bahnstadteingang und Spitzes Eck	32
2.9 Umgang mit historischer Bausubstanz	34
Stellwerke	34
Tankturm	34
Wasserturm	35
2.10 Umgang mit Werbung	35

3.	Öffentliche Freiräume	36
3.1	Konzept öffentlicher Raum	36
3.2	Promenade	36
3.3	Wasserbecken Langer Anger	37
3.2	Platzflächen	37
	Schwetzingen Terrasse	37
	Pfaffengrunder Terrasse und Gadamerplatz	39
	Eppelheimer Terrasse und Morataplatz / Spitzes Eck	39
	Zollhofgarten	39
	Freiflächen entlang des Czernyrings	40
	Europaplatz	42
	Terrasse zur Bahn	43
4.	Mobilität und Erschließung	44
4.1	Straßennetz	44
4.2	Rad- und Fußverkehr	45
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	46
4.4	Schienenpersonenverkehr und Busfernverkehr	48
4.5	Betriebliches Mobilitätsmanagement	48
4.6	Shared Mobility	48
4.7	Parkraumkonzept / Parkraumbewirtschaftung / Mobilitätshubs	48
4.8	Elektromobilität	49
4.9	Andienung, Ver- und Entsorgung / City-Hub	49
5.	Klima und Umwelt	50
5.1	Klimaökologische Optimierung	50
5.2	Freiflächen	50
5.3	Umgang mit Baumbestand	51
5.4	Dach- und Fassadenbegrünung und Wasserflächen	52
5.5	Regenwasserkonzeption und Überflutungsvorsorge	53
5.6	Artenschutz und Siedlungsökologie	53
	Biodiversität und Biotopvernetzung	55
	Insektenfreundliche Beleuchtung	56
5.7	Energiekonzept Bahnstadt	56
6.	Verzeichnisse	60

Einleitung

Die Bahnstadt stellt mit circa 116 Hektar Fläche Heidelbergs 15. Stadtteil dar. Das bis 1997 zu großen Teilen als Güter- und Rangierbahnhof genutzte Areal unterlag seitdem einem fortlaufenden Wandel. Grundlage dafür bildete der 2001 durchgeführte städtebauliche Wettbewerb, der durch das Büro Trojan + Trojan im Jahr 2003 in eine Rahmenplanung für die Bahnstadt umgesetzt und als Selbstbindungsplan der Gemeinde beschlossen wurde. Der Rahmenplan wurde in seiner Fassung von 2007 in vielen Aspekten weiter ausgearbeitet und in den folgenden Jahren durch Einzelanpassungen ergänzt.

Nach dem Beschluss des Gemeinderats, die Umsetzung der Planung mittels einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu forcieren, dem Erwerb der Bahnflächen durch die neugegründete Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH) und dem Beginn der Erschließungsarbeiten im März 2009 begann die Umsetzung der Planung in gebaute Realität. Im Laufe der Umsetzung wurden die in der Rahmenplanung vorgesehenen Quartiere in der Regel durch qualifizierende konkurrierende Verfahren detailliert und in vertiefenden Planungen übersetzt.

21 Jahre nach dem städtebaulichen Wettbewerb und 13 Jahre nach dem Baubeginn soll nun eine Gesamtfortschreibung des Rahmenplans erfolgen. Dabei sollen die Grundzüge der bisherigen Rahmenplanung nicht infrage gestellt werden. Es wird die bisherige Entwicklung zu einem urbanen, Nutzungsgemischten Stadtteil mit hoher Aufenthaltsqualität dargestellt sowie Konzepte und Themenfelder neu aufgenommen, die in den letzten Jahren entwickelt beziehungsweise an Bedeutung gewonnen haben. Insoweit wird die Rahmenplanung weiterentwickelt und fortgeschrieben.

Der Rahmenplan stellt auch zukünftig als informelle städtebauliche Planung die Richtlinie und die stabile Grundlage für das Handeln der Akteure der Bahnstadtentwicklung dar. Dabei zeigt er vor allem die räumlichen Entwicklungen auf, finanzielle Auswirkungen müssen gesondert betrachtet werden, so wie dies regelmäßig durch die Geschäftsstelle Bahnstadt erfolgt.

Rahmenplanung Bahnstadt 2022



Abb. 001: Orthobild 1998



Abb. 002: Luftaufnahme 2010



Abb. 003: Luftaufnahme 2011



Abb. 004: Luftaufnahme 2013

Rahmenplanung Bahnstadt 2022



Abb. 005: Luftaufnahme 2016



Abb. 006: Luftaufnahme 2021

1. Planungsziele

1.1 Nutzungsmischung

Die Bahnstadt wird ein urbaner, lebendiger Stadtteil für rund 13.000 Nutzer, welcher durch die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur geprägt ist. Bei der Entwicklung der Bahnstadt kommen ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Anforderungen gleichermaßen zum Tragen.

Durch horizontale und vertikale Mischung im Stadtteil und innerhalb der einzelnen Quartiere und Blöcke entsteht eine Stadt der kurzen Wege gemäß dem Leitbild der europäischen Stadt. Dies spiegelt sich durch die kompakte Bauweise und auch die kleinteilige Mischung innerhalb einzelner Bauvorhaben wieder.

So sollen verschiedene Nutzungen zunehmend nicht nur in einem Quartier, sondern auch innerhalb einzelner Gebäude durch eine vertikale Nutzungsgliederung realisiert werden. Diese sogenannten hybriden Gebäude können zum Beispiel im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen, wie ein Café, einen Imbiss, einen Friseur, oder andere publikumswirksamen Nutzungen unterbringen, darüber Büros, Praxen, und in den oberen Etagen Wohnungen.



Abb. 007: Darstellung Nutzungsmischung

1.2 Vielfalt an Wohn- und Wirtschaftsformen

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 Wohnformen sind durch eine große Vielfalt geprägt, um möglichst alle Wohnungsmarktsegmente zu bedienen. Ein ausgeglichenes Verhältnis von Miet- und Eigentumswohnungen im Verhältnis von 60:40 wird innerhalb der Projekte gewährleistet. Geförderter Wohnraum wird bei aktuellen Projekten über das Baulandmanagement der Stadt Heidelberg gesichert. Bei vorherigen Projekten gab es Wohnbauförderung im Rahmen einer „Subjektförderung“, das bedeutet, dass Bewohner mit einem Einkommen unter einem bestimmten Schwellenwert einen Mietzuschuss erhalten haben.

Aktuell leben in der Bahnstadt circa 5.700 Bewohner und zukünftig sollen es etwa 8.200 Einwohner werden. Bei der Bahnstadt handelt es sich um den jüngsten Stadtteil Heidelbergs, was sich vor allem daran verdeutlicht, dass die beiden stärksten Altersgruppen die 18 bis unter 30-jährigen und die 30 bis unter 45-jährigen sind, dicht gefolgt von den Kindern bis unter 10 Jahre.

Dies zeigt, dass sehr viele Familien mit Kindern in die Bahnstadt gezogen sind. Die Nachfrage nach Kinderbetreuungsplätzen ist dementsprechend hoch, weshalb auch teilweise Übergangslösungen hergestellt werden mussten. Auch im Bereich der schulischen Primarstufe ist angesichts der zwischenzeitlich eingetretenen Bevölkerungsentwicklung die als inklusive Ganztagschule geführte Grundschule Bahnstadt kapazitätsmäßig an ihre Grenzen gestoßen. Alle zwölf Klassenräume sind belegt. Hier geht man allerdings von einer zeitlich begrenzten Maximalauslastung aus, so dass kein weiterer Bedarf für eine Grundschule gesehen wird.

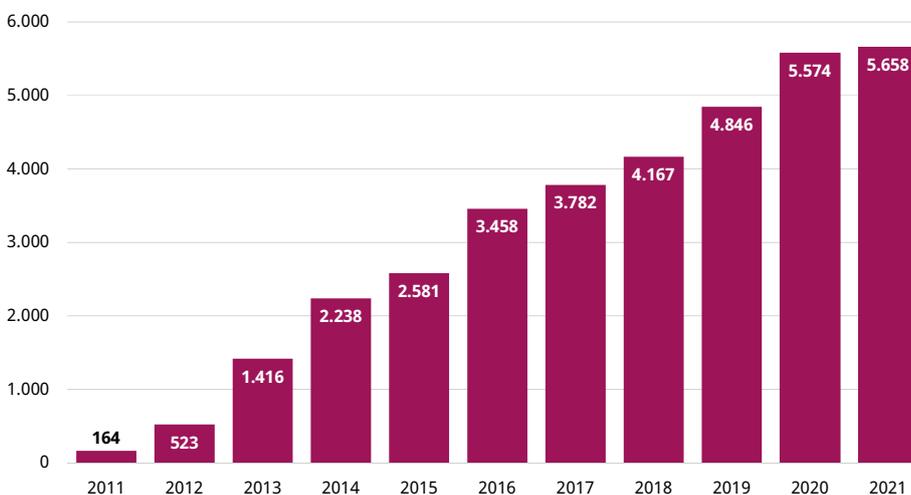


Abb. 008: Darstellung Einwohnerentwicklung

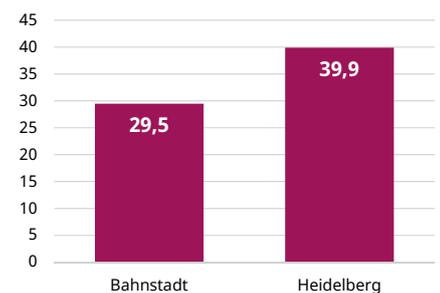


Abb. 009: Darstellung Durchschnittsalter

Die Wirtschaftsflächen und ihre Nutzer zeichnen sich durch eine hohe Diversität aus, so gibt es neben Büroflächen, Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie, Clubs, auch Life Science und Biotech. Ein Schwerpunkt wurde mit der Entwicklung der alten Güterhalle und Teilen des Campus am Zollhofgarten sowohl auf Forschung und Laborbetrieb in den Lebenswissenschaften, als auch auf die Ansiedlung einer Universität, gelegt. Derzeit weist die Bahnstadt rund 3.700 Arbeitsplätze auf, insgesamt sollen rund 5.000 Arbeitsplätze entstehen. Die Vielfalt an Einzelhandelsangeboten wird entsprechend des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Heidelberg entwickelt.

1.3 Entwicklung von Wohnflächen

Die Nachfrage nach Wohnraum in Heidelberg ist weiterhin steigend. Dieser Wohnungsdruck und die aktuellen Wandlungen in der Arbeitswelt bedingen eine stetige Überprüfung der Rahmenplanung hinsichtlich der Möglichkeit, weitere Wohnbauflächen in die noch zu entwickelnden Bereiche zu integrieren. Im Zuge dieser Überprüfung und Anpassung der Planungen wurden beispielsweise neue Wohnquartiere an bisher anderweitig ausgewiesenen Standorten vorgesehen (Beispiel Projekt „11 Freunde“/ Baufeld Z4 im Campus am Zollhofgarten).

Die Rahmenplanung von 2007 legte die räumlichen Nutzungsschwerpunkte für Wohnen und Gewerbe folgendermaßen fest: Zwischen Pfaffengrunder Feld und Langer Anger war schwerpunktmäßig Wohnen vorgesehen, zwischen dem Langen Anger und der Grünen Meile eine Mischnutzung. Die Grenze zwischen Wohn-/Misch- und Gewerbenutzung war zwischen der Grünen Meile und der Eppelheimer Straße vorgesehen.

In der fortgeschriebenen Rahmenplanung verschiebt sich die Grenze zwischen Wohn-/Misch- und Gewerbenutzung nach Norden bis zur Eppelheimer Straße, d.h. die rein gewerblich genutzten Flächen verringern sich. Die Eppelheimer Straße soll durch diese Verschiebung eine grüne, urbane Stadtstraße mit „lebendiger“ Erdgeschosszone, Flächen für weitere gewerbliche Entwicklungen und Wohnen werden. Dadurch wird zusätzlicher Wohnraum geschaffen und Wohnen und Gewerbe zukunftsweisend zusammengeführt.

1.4 Qualitätvolle Entwicklung

Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung der Bahnstadt lag und liegt auf der Herstellung hochwertiger öffentlicher Freiräume. Denn ein urbaner Stadtteil zeichnet sich durch eine hohe Baudichte und auch soziale Dichte aus. Dies hat zur Folge, dass die Dimensionierung und die Gestaltung des öffentlichen Raumes enorm wichtig sind. Die Bedeutung wohnungs- beziehungsweise arbeitsstättentnaher Grün- und Freiflächen hat sich in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich erhöht. Bei der Entwicklung weiterer Wohn- und Wirtschaftsflächen muss das Thema deshalb verstärkt berücksichtigt werden.

Um qualitätvolle Freiflächen und Gebäude herzustellen, werden bei



öffentlichen Vorhaben konkurrierende Verfahren durchgeführt. Bei privaten Baumaßnahmen wird zur Qualitätssicherung in einem frühen Planungsstadium ein Bau- und Nutzungskonzept mit dem Vorhabenträger abgestimmt. Zielführend ist es, wenn dieses Bau- und Nutzungskonzept aus einem Wettbewerbsergebnis oder einer Mehrfachbeauftragung heraus entwickelt wird, denn dadurch wird ein wichtiger Beitrag zur Planungs- und Baukultur in der Bahnstadtentwicklung geleistet.

Seit 2012 ist in Heidelberg die Internationale Bauausstellung IBA „Wissen schafft Stadt“ aktiv und initiiert, berät und setzt städtebauliche und architektonische Projekte um, die für die Wissensgesellschaft beispielhaft sind. In der Bahnstadt wurden fünf Projekte (B³ auf dem Gadamerplatz, Teilseiad am Stadteingang in der westlichen Bahnstadt, das Neue Konferenzzentrum Heidelberg südlich des Europaplatzes und das Bahnbetriebswerk sowie das EXPRO3 der Werkstattschule) von der IBA begleitet, wodurch eine hohe Qualität bei der Entwicklung sichergestellt ist. Eine Erläuterung der Projekte erfolgt in den nachfolgenden Texten.



2. Städtebauliche Konzeption und Entwicklung

2.1 Stadtgrundriss

Die Bahnstadt weist eine spezifische Stadtfigur auf, die die Geschichte des ehemaligen Güterbahnhofs im Stadtgrundriss räumlich ablesbar macht. Traversierende Wegführungen vom Neckar und von der Innenstadt zu dem im Südwesten angrenzenden Landschaftsraum gliedern die Stadtfigur in Quartiere und stellen als geradlinige Raumfugen die verbindenden Wege- und Sichtbezüge her, die den neuen Stadtteil mit seinem Umfeld vernetzen. In den Schnittstellen von Straßen- und Wegführungen liegen Stadtplätze unterschiedlicher Größe, Funktion und Gestalt und definieren die Quartiersschwerpunkte.

Die einzelnen Quartiere haben verschiedene Stadtfunktionen und eine entsprechend unterschiedliche Baustruktur, Dichte und Durchgrünung. Als städtebauliche Raumkante entstehen im Norden zur Bahntrasse gemischte und gewerbliche Bauflächen, die gleichzeitig die Emissionen von der Bahnstrecke abschirmen. Nahtstelle zur Kernstadt ist der nach Süden erweiterte Hauptbahnhof, der räumlich und funktional die Verbindung des neuen Stadtteils zur Innenstadt leistet. Südlich des Bahnhofs entstehen zwischen der Czernybrücke und bis über die Montpellierbrücke Quartiere, die Kerngebietsfunktionen übernehmen und damit gleichzeitig Teil der Innenstadtentwicklung werden. Die Eppelheimer Straße wird zu einem urbanen Straßenzug mit Dienstleistungs- und Gewerbestrukturen, die durch Wohnnutzung in den Obergeschossen ergänzt werden.

Im Süden des Stadtteils grenzt an die Wohnquartiere der öffentliche Freiraum der Promenade an. Über eine als Ausgleichsfläche gestaltete Böschung gibt es einen Übergang in die freie Landschaft -



das Pfaffengrunder Feld. Bindeglied zwischen Wohnen und Arbeiten und Standort der stadtteilbezogenen Versorgungseinrichtungen ist das Quartier um den Zollhofgarten, welches zu einem nutzungsgemischten Campus mit einem Schwerpunkt auf Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen entwickelt wird. Das Zentrum der Bahnstadt erstreckt sich vom Freiraum Pfaffengrunder Terrasse/ Gadamer Platz über den Lern- und Begegnungsort B³ bis hin zum Versorgungszentrum mit seinen vielfältigen Angeboten an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen.

2.2 Wohnquartiere – Die Stadtkante

Die Wohnquartiere am Pfaffengrunder Feld definieren die südliche Stadtkante der Bahnstadt. Die Bebauung verläuft zur freien Landschaft hin linear. An sie grenzt der öffentliche Raum der Promenade an. Dieser verläuft auf einem ursprünglichen Gleisbett des Güterbahnhofs und deckt durch seine urbane und zugleich grüne Gestaltung vielfältige Nutzungsansprüche ab.

Die Baukörper der Wohnquartiere sind in der Höhenentwicklung gestaffelt, so wird trotz der klar ablesbaren Stadtkante ein harmonischer Übergang vom Freiraum in den Siedlungskörper gewährleistet. Während die Baukörper an der Promenade mit drei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss ausgebildet werden, steigt die Gebäudehöhe zum Langen Anger auf bis zu sechs Vollgeschosse an. Somit wird den Bewohnern entlang der Promenade, aber auch den Bewohnern in den oberen Geschossen des Langen Angers eine Aussicht auf die Freiflächen der Pfaffengrunder Felder geboten. Die Öffnungen der drei Stadterrassen und die Erschließungsstraßen und -wege vernetzen mit differenzierten Freiraumqualitäten die Räume so, dass ein städtebaulich harmonischer Übergang zwischen Natur und Stadt hergestellt wird.

Bei der Entwicklung der Wohnquartiere lag der Fokus auf der Schaffung eines breiten Wohnungsmixes, um unterschiedlichen Wohninteressen gerecht zu werden. Bisher hat sich ein breites Spektrum aus kleinen, mittleren und großen Wohnungen gebildet. Die Ausgestaltung der Grundrisse reicht von klassischen Wohnungen, Maisonettewohnungen, Reihenhäusern bis zur Crossover-Architektur. Außerdem wurde ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Miet-



Abb. 010: Panorama Stadtkante



Abb. 011: Konkretisierung Rahmenplanung | Die Stadtkante

wohnungen und Eigentumswohnungen angestrebt. Die Entwicklung der Wohnbaufelder erfolgte durch institutionelle und öffentliche Wohnungsbaunternehmen, Baugenossenschaften und auch durch Baugemeinschaften.

Durch die geschaffene Vielfalt an Bau- und Wohnformen und unterschiedlichen Freianlagengestaltungen entwickelten sich in den jeweiligen Blöcken eigene Identitäten. Durch diese Blöcke verlaufen in ostwestlicher Richtung öffentlich nutzbare Wege. Diese Wegeverbindungen schaffen nicht nur die Möglichkeit sich abseits fahrender PKWs zu bewegen, sondern sie stellen auch Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Wohnblöcken und auch weite Aussichten in die Umgebung, teilweise bis zum Odenwald, her.

2.3 Campus am Zollhofgarten

Der „Campus am Zollhofgarten“ befindet sich in zentraler Lage in der Bahnstadt und in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Insgesamt weist er eine klare, städtebauliche Gliederung auf und bildet die Vernetzung zwischen Hauptbahnhof und dem restlichen Stadtteil. Durch die Initial-Ansiedlung wissenschaftsorientierter Technologieunternehmen, sowie der amerikanischen Schiller University im markanten „SkyLabs“ Gebäude entstand rund um den Zollhofgarten und die Halle 02 ein lebendiges, urbanes Quartier für Wissenschaft, Forschung und Leben.

Die Umnutzung der historischen Halle 02 verleiht der Bahnstadt eine besondere Identität und beherbergt heute die Kindertagesstätte Zollhof mit 80 Betreuungsplätzen, Veranstaltungsräume sowie Gastronomieeinrichtungen.

Südlich der Halle 02 erstreckt sich der Zollhofgarten als öffentliche Spiel- und Freifläche mit verschiedenen Möglichkeiten zu Spiel und Sport für Klein und Groß, sowie Aufenthaltsraum für Personen jeden Alters.



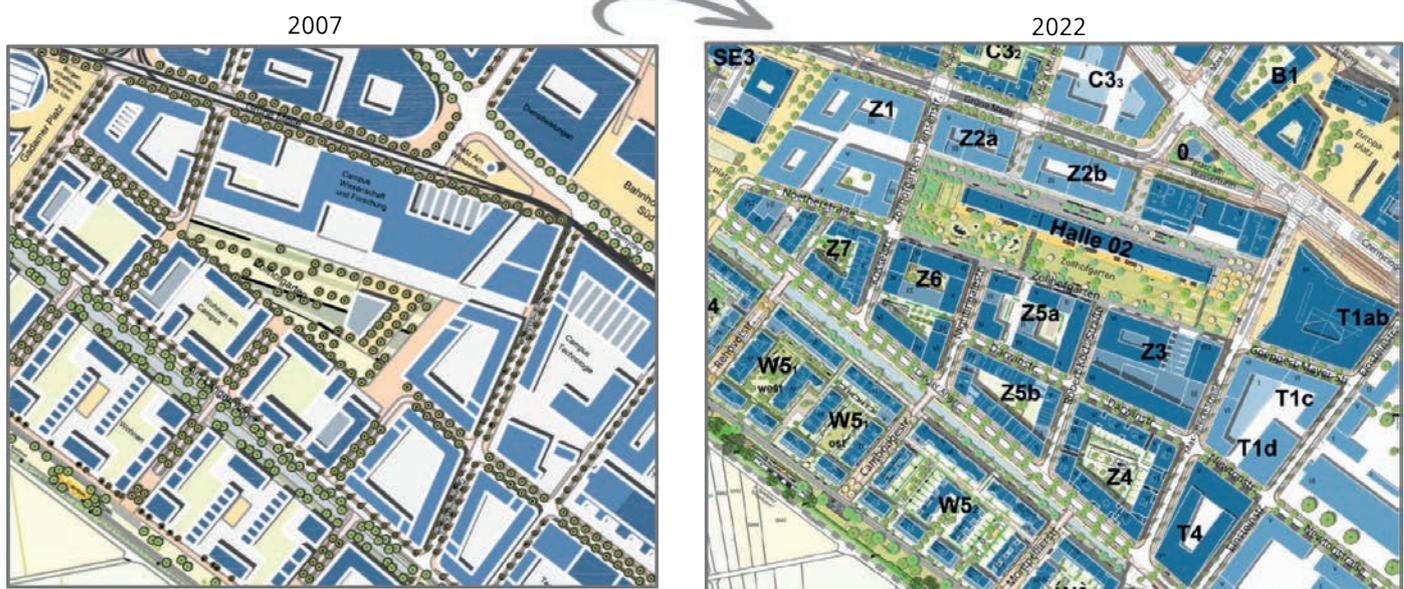


Abb. 012: Konkretisierung Rahmenplanung | Campus am Zollhofgarten

Angrenzend an die Freifläche befinden sich Studierendenwohnheime mit Mikro-Appartements, Fitnessanlagen und Gemeinschaftsräumen für zeitlich begrenzte Aufenthalte. In den Erdgeschosszonen haben sich gewerbliche Nutzungen, beispielsweise ein Eiscafé, ein Fahrradgeschäft, ein Zahnarzt, ein Restaurant angesiedelt, die zur Belebung des Zollhofgartens beitragen.

Den östlichen Abschluss des Zollhofgartens bildet das Konferenzzentrum „Heidelberg Convention Center“ (IBA-Projekt), welches sich mit seiner Hauptfassade und dem Hauptzugang dem Zollhofgarten zuwendet. Der Ort wurde nach einem breiten öffentlichen Beteiligungsverfahren, der im gesamten Stadtgebiet geeignete Standorte geprüft und diskutiert hat, für die Ansiedlung des Konferenzzentrums definiert. Als öffentliches Gebäude mit einer zentralen Funktion für Heidelberg gibt das Konferenzzentrum der Bahnstadt eine übergeordnete Bedeutung und wird Teil der Innenstadtentwicklung. Aufgrund dieses gesamtstädtischen Anspruch wurde für die hochbauliche Gestaltung ein internationaler Architektenwettbewerb durchgeführt, in dessen Ergebnis der Entwurf von DEGELO Architekten aus Basel mit dem 1. Preis prämiert und umgesetzt wurde. Über den Vorplatz des Konferenzzentrums wird der Zollhofgarten an einen Fußgängerübergang über den Czernyring und somit an den Europaplatz und den Hauptbahnhof angeschlossen. Die ausdrucksstarke rötliche Textilbetonfertigteile-Fassade nimmt Bezug auf Materialität und Farbigkeit der Heidelberger Altstadt.

Mit der Verflechtung der Lebenssphären Arbeiten, Wohnen, Kultur und Freizeit entstand im Campus am Zollhofgarten ein lebendiger Ort mit besonderem urbanen Flair.

Gestalterisch findet sich im Quartier ein hohes Maß an individueller Architektur, die die Verbindung von traditioneller, ortstypischer Materialität und innovativen Gestaltungselementen zu einem Gesamterscheinungsbild in Einklang bringt. So nimmt zum Beispiel eine vier Meter hohe Sockelzone durch die Verwendung des regionaltypischen



Sandsteins Bezug auf den Standort Heidelberg, die oberen Geschosse besitzen in einer horizontalen Fassadenstruktur und durch die Verwendung technoid und dynamisch anmutender Materialien den für einen Forschungsstandort angemessenen innovativen Charakter.

2.4 Zwischen Montpellier- und Czernybrücke

Der zentrale Bereich zwischen Czerny- und Montpellierbrücke inklusive des östlich angrenzenden Baufelds zeigt einige wichtige Aspekte und Beispiele dazu auf, wie eine Rahmenplanung anhand veränderter Rahmenbedingungen oder auch Konkretisierungen von Bauvorhaben fortgeschrieben werden kann. Die Grundstruktur der Baufelder und die vorgesehenen Nutzungen sind identisch geblieben, jedoch musste unter anderem auf die entfallene Fuß- und Radwegebrücke westlich des Querbahnsteigs reagiert werden.

Für sämtliche Baufelder in diesem Bereich wurden konkurrierende Verfahren durchgeführt, um qualitätsvolle Entwürfe zu erhalten. Der Planungs- und Baufortschritt ist hier in unterschiedlichen Phasen. Während einige Bereiche kurz vor der Fertigstellung stehen, sind für andere Baufelder die Verfahren abgeschlossen und es beginnt die vertiefende Arbeitsphase.

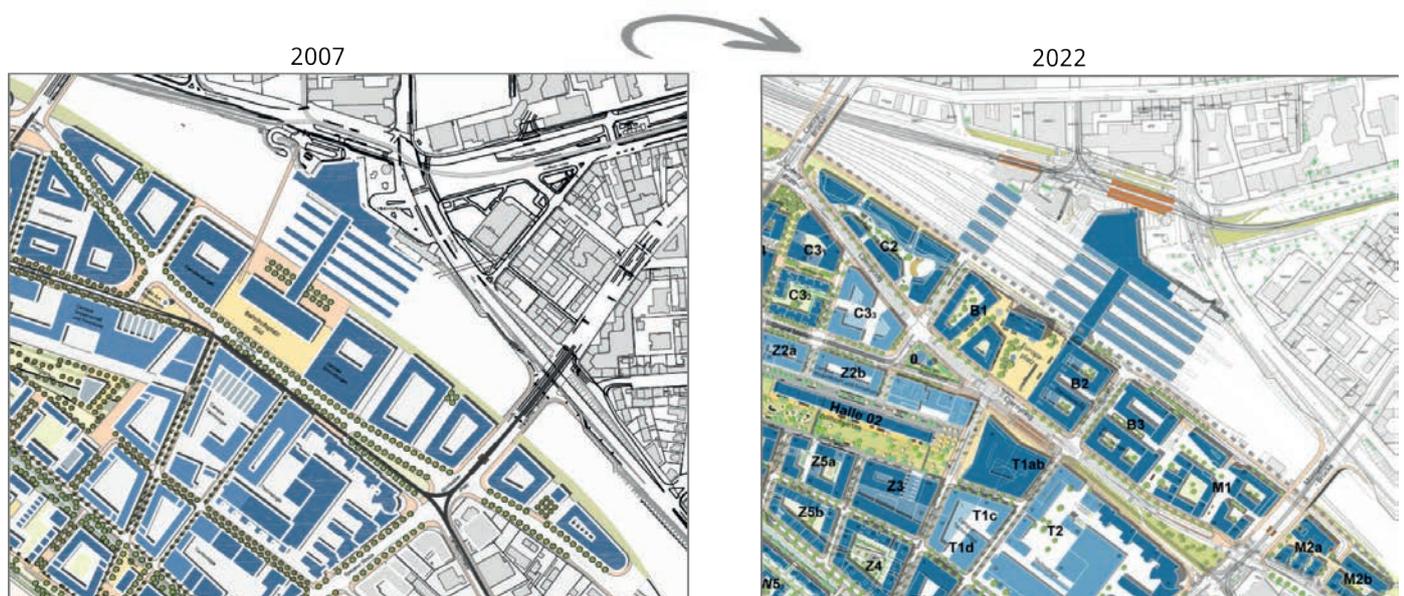


Abb. 013: Konkretisierung Rahmenplanung | Zwischen Montpellier- und Czernybrücke

International City Lounge (Baufeld C2)

Im Jahr 2021 wurde eine Mehrfachbeauftragung für den Bereich abgeschlossen, aus der das Konzept „International City Lounge“ als Sieger hervorging. Der Kern des Konzeptes besteht in einer Verbindung der Nutzungsbausteine Wohnen und Arbeiten durch die Anordnung räumlich miteinander verflochtener „Co-Living“ und „Co-Working“ Bereiche. In den Erdgeschosszonen werden zudem öffentlichkeitswirksame Nutzungen eingeplant. Neben Einzelhandel

und Gastronomie wird hier ein Mobilitätszentrum mit Ausstellungsflächen und Verleihangeboten sowie einem dem Kulturaustausch und der Weiterbildung dienenden Interkulturzentrum vorgesehen.

Das Konzept greift die Struktur einer klassischen Blockrandbebauung auf, die jedoch durch polygonale Einschnitte und organisch fließende Verbindungsplateaus aufgebrochen und modifiziert wird. Im Inneren ergibt sich eine „Canyon“-artige Struktur, die stark begrünt werden soll.

In der Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts soll insbesondere ein Fokus auf das ökologische Konzept, so etwa auch auf die Integration von ausgeprägten Grünstrukturen, gelegt werden. Ein weiterer Punkt der Überarbeitung soll eine Überprüfung der stadträumlichen Wirkung hinsichtlich Höhenentwicklung und baulicher Dichte sein.



Abb. 014: Visualisierung Innenhof „City Lounge“ | Architekturbüro AP-Space

Europaquartier (Baufelder B1 und B2)

Das Herzstück des Europaquartiers bildet der Europaplatz, der mannigfaltige Funktionen für die Bahnstadt, aber auch ganz Heidelberg übernehmen wird. Er wird der Auftakt der Bahnstadt aus Richtung des Bahnhofs und Stadtzentrums, ein Foyer im öffentlichen Raum für das Konferenzzentrum, Adresse für die Gebäude des Europaquartiers und das südliche Entrée des Hauptbahnhofs mit dem Anschluss des Querbahnsteigs an den Platz.

Die Grundlagen der Gestaltungsansprüche des Platzes wurden im Ideenteil zu dem Realisierungswettbewerb für die umliegenden Ge-

bäude entwickelt. Ziel ist es einen urbanen, repräsentativen Platz mit locker angeordneten Bäumen, Schmuckbeeten und Rasenkissen zu entwickeln.

Rund um den Europaplatz werden im Europaquartier fünf Gebäude errichtet. In den Gebäuden sollen Büro-, Wohnnutzungen, ein Hotel als markanter Hochpunkt, sowie im Erdgeschoss Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen entstehen. Eine zum Platz geöffnete Arkade entlang der östlichen Gebäude bildet nicht nur eine Sicht- und wettergeschützte Wegebeziehung zwischen Querbahnsteig und Konferenzzentrum, es werden dort auch Flächen für Außengastronomie und nichtkommerzielle Angebote zum Verweilen geschaffen. Eine diagonale Wegeverbindung im westlichen Teil der Fläche schafft eine Sichtbeziehung zum denkmalgeschützten Wasserturm am Czernyring. In den angrenzenden Gebäuden ist auch der Wohnraum verortet. Eine zweigeschossige Tiefgarage unter dem Platz und den Gebäuden bietet ausreichend Parkraum für Fahrräder und PKW.

Die ursprüngliche Rahmenplanung in diesem Bereich hat sich sehr deutlich weiterentwickelt, wobei dies nicht allein dem Architekturwettbewerb zuzuordnen ist, sondern hier bereits auf veränderte Voraussetzungen in der Auslobung reagiert werden musste. Die in der Rahmenplanung 2007 enthaltene Fuß- und Radwegebrücke westlich des Bahnhofs entfiel aus finanziellen Gründen. Weiter wurde ein ursprünglicher Hochpunkt im Bereich des jetzigen Konferenzentrums an den ursprünglichen Brückenkopf näher zur Bahn gebracht. Somit hat sich das Raumbild des Europaplatzes gegenüber der vorherigen Rahmenplanung deutlich verändert.



Abb. 015: Visualisierung Europaquartier | Gustav Zech Stiftung



Abb. 016: Foto Baustelle Europaplatz 2021

Czernyquartier (Baufelder B3 und M1)

Zwischen Europaquartier und Montpellierbrücke soll das so genannte Czernyquartier entstehen. Das Czernyquartier soll sich ebenfalls zu einem gemischt genutzten Quartier entwickeln, das sich aber vor allem durch einen hohen Anteil an Büronutzungen auszeichnet. Zur Entwicklung einer Struktur des Areals wurde eine zweistufige Mehrfachbeauftragung im Jahr 2021 durchgeführt. Insgesamt sieht der Siegerentwurf eine Dreiteilung des Quartiers vor, westlich Raum für große Büroeinheiten, im mittleren Bereich Raum für Wohnnutzungen, Einzelhandel und Gastronomie und östlich an die Montpellierbrücke angrenzend Raum für kleinere Büronutzungen. Das Gebiet soll eine großzügige Ost-West Verbindung erhalten und mit einem der Nord-Süd Durchgänge auch für eine Würdigung der historischen Römerstraße sorgen.

In zentraler Position des Quartiers soll ein Quartiersplatz entstehen, der neben Grünstrukturen auch der Ort für die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen werden soll. Flankiert wird dieser von zwei Treppenanlagen, wobei besonders die westliche sehr stark inszeniert wird. Die Treppenanlagen bilden auch den Zugang zum Fernbusbahnhof, der an der Bahnrandstraße südlich des Quartiers entsteht. Notwendige Funktionen (Kiosk inklusive Ticketverkauf, öffentliche Toilette, beheizte Wartebereiche etc.) für den Fernbusbahnhof werden in den Gebäuden des Czernyquartiers abgebildet.

Die Aussagen der vorherigen Rahmenplanung wurden durch die Mehrfachbeauftragung konkretisiert: neu hinzugekommene Aspekte sind der Umgang mit der historischen Römerstraße sowie die

Integration des Fernbusbahnhofs, welcher in vorherigen Planungen zwischen Hauptbahnhof und Europaquartier verortet war.



Abb. 017: Visualisierung Czernyquartier | Mäckler Architekten

Montpellier-Carrée (Baufeld M2)

Aufgrund der exponierten Lage des Montpellier-Carrée westlich der Montpellierbrücke ist davon auszugehen, dass das Ensemble die Stadtsilhouette deutlich prägen wird. Daher wurde eine städtebaulich-architektonische Mehrfachbeauftragung durchgeführt und eine Lösung gefunden, die nicht nur die Struktur der Rahmenplanung zu einem aus zwei Baukörpern bestehenden Ensembles weiterentwickelt hat, sondern auch der exponierten Lage gerecht wird. Die Montpellierbrücke wird flankiert und über einen platzartigen Vorbereich mit urbaner Anmutung leitet ein Steg in den östlichen Baublock. Über den Vorbereich werden nicht nur die Gastronomie und Einzelhandelsnutzungen auf Brückenniveau erschlossen, sondern auch die darunterliegenden großflächigen Einzelhandelsnutzungen

und die darüber liegenden Büronutzungen. Entlang der Bahnanlagen sind im östlichen Block Serviced Apartments vorgesehen und entlang des Czernyrings in beiden Blöcken Wohnnutzungen.

Eine Besonderheit des Ensembles liegt in der Durchschneidung des Areals durch die sogenannte kleine Bahnrandstraße. Sie führt vom Max-Planck-Ring parallel zu den Bahnschienen entlang des Czernyquartiers, unter der Montpellierbrücke hindurch und stellt dann zwischen den beiden entstehenden Baublöcken einen Anschluss zum „Unterflieger“ des Czernyrings her. Neben der Erschließungsfunktion für die Quartiere wird sie auch einen zweispurigen Radweg aufnehmen, um die Stadtteile untereinander besser zu verbinden.



Abb. 018: Visualisierung Montpellier-Carré | AP88

2.5 Zentraler Bereich

Zentrum des öffentlichen Lebens (Öffentlicher Freiraum + Baufelder SE3 und C5)

Die Pfaffengrunder Terrasse, der Gadamerplatz und das Nahversorgungszentrum Westarkaden bilden zusammen das Zentrum des öffentlichen Lebens in der Bahnstadt. Räumlich mittig im Stadtteil gelegen, bilden die Pfaffengrunder Terrasse und der unbebaute Teil des Gadamer Platzes den freiräumlichen Kern, das Gebäude „B³“ mit seinen öffentlichen Nutzungen und das Nahversorgungszentrum „Westarkaden“ mit seinen kommerziellen Nutzungen das bauliche Zentrum des Stadtteilmittelpunkts.

Der ursprüngliche konzeptionelle Ansatz der Rahmenplanung zweier eigenständiger Freiräume mit unterschiedlichen Qualitäten und Ausformungen auf der Pfaffengrunder Terrasse und dem Gadamer Platz, wurde mit der Planung und Realisierung der Pfaffengrunder Terrasse im Jahr 2021 infrage gestellt. Durch die intensiv nutzbaren Frei- und Spielflächen auf dem Gadamer Platz und der Pfaffengrunder Terrasse, die das soziale Miteinander unterstützen, verschmelzen die „beiden“ Plätze funktional zu einer Einheit. Der Gadamer Platz bietet neben attraktiven Aufenthalts- und Spielflächen unter anderem auch Raum für den wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt. Die in 2021 fertig gestellte Pfaffengrunder Terrasse ergänzt dieses Angebot durch intensiv nutzbare Frei- und Spielflächen und extensiv nutzbare Flächen mit einem Schwerpunkt auf der Entwicklung natürlicher Gehölzbestände und extensiver Wiesenvegetation.

Der Freiraum wird von den Bewohnern, aber auch von zahlreichen Besuchern, stark frequentiert und bietet wohnungsnah Aufenthalts- und Erholungsflächen in zentraler Lage. Das Zusammenwachsen der ursprünglich getrennt geplanten Plätze wird in die Fortschreibung des Rahmenplans aufgenommen. Die Straßenverkehrsfläche des „Langen Anger“ zwischen Pfaffengrunder Terrasse und Gadamer Platz wird im Rahmen der Rahmenplanfortschreibung den öffentlich nutzbaren Platzflächen zugeordnet. Dadurch ist eine Nutzung der Gesamtfläche ohne trennende Verkehrsfläche für die Allgemeinheit möglich.

Der auf dem Gadamer Platz befindliche Hochbau mit dem Titel „B³“ (IBA-Projekt) beherbergt eine Grundschule (Bildung), einen Kindergarten (Betreuung) und das Bürgerzentrum (Begegnung) der Bahnstadt und ist damit beispielgebend für eine räumliche Mehrfachnutzung zwischen verschiedenen Nutzungsbausteinen. Um eine optimale bauliche Struktur als Grundlage für die gemeinsame Nutzung der verschiedenen Institutionen zu schaffen, wurde ein offener, kombinierter Hochbau- und Freiflächenrealisierungswettbewerb in zwei Phasen ausgelobt. Vorgabe für die Entwürfe war die räumliche Mehrfachnutzung mit der einhergehenden Synergie zwischen den einzelnen Nutzungsbausteinen darzustellen, sowie die bauliche Struktur für eine inklusive und barrierefreie Ganztageschule zu schaffen. Die Freiflächen der Kita und der Grundschule wurden



nicht auf dem Platz, sondern auf den Dächern und in den Innenhöfen des Gebäudekomplexes, verortet. Das Wettbewerbsverfahren wurde letztlich für das Büro DATSCHA Architekten mit Peter Donn aus Stuttgart entschieden, der auch mit der Ausführung beauftragt wurde.

Das sich im Gebäude befindliche Bürgerzentrum wird vom Stadtteilverein Bahnstadt betrieben. Mittlerweile finden viele Veranstaltungen in den Räumlichkeiten des Bürgerhauses statt. Die Räume können für gewerbliche als auch private Veranstaltungen angemietet werden.

Neben dem öffentlichen Freiraum und der Bebauung auf dem Gadamer Platz gehört zur Stadtteilmitte auch das sich nördlich anschließende Nahversorgungszentrum. Zu den klassischen Angeboten eines Nahversorgungszentrums (Vollsortimenter, Discounter und Drogeriemarkt) haben sich hier weitere Einzelhandelsbetriebe, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen angesiedelt. Zudem finden sich dort eine Kindertagesstätte, Büro- und Praxisflächen, rund 300 Wohnungen und eine zweigeschossige Tiefgarage mit über 500 Stellplätzen. Das Nahversorgungszentrum zeichnet sich aber nicht nur durch einen großen Mix an Angeboten aus, auch wird der Platz zwischen den einzelnen Nutzungen intensiv zum Aufenthalt durch die Öffentlichkeit genutzt.

Kopernikusquartier

Östlich des Versorgungszentrums und südlich der Czernybrücke liegt das 3,9 Hektar große Kopernikusquartier. Dieses umfasst die Baufelder C3.1, C3.2 und C4. Auch das städtebauliche Konzept für die Entwicklung des Kopernikusquartier basiert auf der Rahmenplanung Bahnstadt und wurde im Laufe des Verfahrens konkretisiert. Im Kopernikusquartier sind gemäß der Rahmenplanung Flächen für Dienstleistungen, Läden und Wohnen vorgesehen, 20% der Wohnbauflächen sollen als gebundener Wohnraum errichtet werden.

Ziel der Konkretisierung des städtebaulichen Konzeptes war es, am zentralen Teil der Bahnstadt eine städtebauliche Qualität zu schaffen, die den Besonderheiten des Ortes als Eingang der Bahnstadt aus Richtung Bergheim gerecht wird. Zudem galt es, den mittleren Teil der Bahnstadt, der sowohl durch die Nähe zum Gadamer-, als auch zum Europaplatz mit dem Bahnhofszugang geprägt wird, eine entsprechende stadträumliche Qualität zu verleihen. Zusammen mit dem bereits realisierten Gebäude der Westarkaden (C5), bilden die geplanten Gebäude C4 und C3.1 den baulichen Rahmen für den zentralen Zugang der Bahnstadt aus Bergheim.

Das städtebauliche Konzept sieht eine aufgelockerte Blockrandbebauung vor, zwischen den Blocks bestehen Durchgangsmöglichkeiten, die eine fußläufige Verbindung der einzelnen Quartiere untereinander ermöglichen sollen. Der neu geplante Kopernikusplatz, der künftig den Eingang zur Bahnstadt an der Czernybrücke prägen soll, wird durch ein höheres überkragendes Gebäude überstellt. Das Gebäude ist in einen nördlichen und südlichen Abschnitt aufgeteilt. Während das südliche Gebäude überwiegend Wohnnutzung aufweist



Abb. 019: Visualisierung Baufeld C4 | Kreer Development



Abb. 020: Konkretisierung Rahmenplan | Kopernikusquartier

sind im nördlichen Gebäude Büro- und Dienstleitungsnutzungen vorgesehen. Für das östlich angrenzende Gebäude sind Büronutzungen und Nutzungen aus dem Gesundheitsbereich vorgesehen, das Gebäude im Süden wird überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Bei allen drei Vorhaben sind an den angrenzenden Straßen im EG Einzelhandelsnutzungen geplant.

Südlich der Eppelheimer Straße

Südlich der Eppelheimer Straße werden die Baufelder E3, E4.3 und E.4.2 im gestalterisch-funktionalen Zusammenhang entwickelt.

Im Auftrag einer Grundstückseigentümerin entwickelt das Planungsbüro Eike Becker Architekten seit 2019 ein städtebauliches Konzept für das Areal. Grundsätzlich wird ein urbanes und gleichzeitig ökologisch zukunftsweisendes Stadtquartier mit einer starken Nutzungs-



Abb. 021: Plangebiet südlich der Eppelheimer Straße



Abb. 022: Arbeitsmodell südlich der Eppelheimer Straße | Eike Becker Architekten

mischung angestrebt.

Im Verlauf der Planungen kam es zu einer Anpassung des Nutzungsverhältnisses. Während zunächst gemäß der durch die Rahmenplanung vorgesehenen Nutzungsgliederung ein starker gewerblicher Schwerpunkt entlang der Eppelheimer Straße vorgesehen wurde, wird nunmehr ein durchweg nutzungsgemischtes Quartier angestrebt. Die Erhöhung des Wohnanteils an der Eppelheimer Straße korrespondiert dabei mit der Überplanung der Eppelheimer Straße, welche sich zukünftig zu einer grünen und urbanen Stadtstraße wandeln soll. Trotz deutlicher Erhöhung des Wohnanteils, begründet durch den Wohnungsbedarf und die aktuellen Wandlungen der Arbeitswelt, wird der Zielsetzung der Entwicklung lebendiger Erdgeschosszonen auch in diesem Plangebiet Rechnung getragen.

Die Entwicklung einer nachhaltigen städtebaulichen Struktur gestaltet sich insbesondere aufgrund der topographischen Tieflage des Innenbereichs sowie einiger bestehender Bauwerke, unter anderem einem sternförmigen Bürogebäude und einem Funkturm, als herausfordernd. Aus diesen Rahmenbedingungen ergab sich eine städtebauliche Struktur, die zeitlich gestaffelt in drei Phasen umgesetzt werden kann. In der ersten Umsetzungsphase werden die Bestandsgebäude durch umgebende Bauten ergänzt. Nach Abriss der Bestandsgebäude kann die städtebauliche Figur komplettiert werden.

Es werden straßenbegleitende Winkelgebäude vorgesehen, die durch Punkthäuser im Innenbereich ergänzt werden. Durch Ihre Position lassen sich Gebäudegruppierungen erkennen, gleichzeitig wird auch in den ersten Umsetzungsphasen ein Bezug zu den Bestandsgebäuden erreicht. Durch den erzeugten Versatz der Ausrichtung entstehen zudem Umlenkpunkte und die räumliche Fassung eines zentralen Platzbereichs wird ersichtlich. Dieser soll stark begrünt werden und als zentraler Treffpunkt für die künftigen Bewohner dienen.

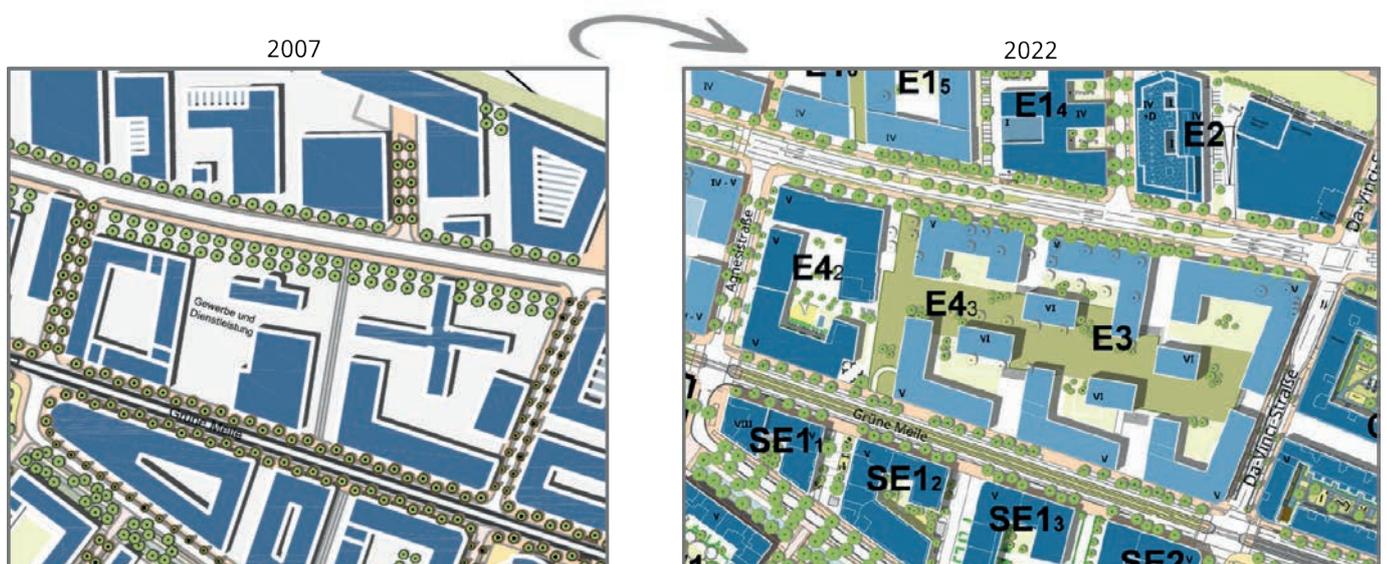


Abb. 023: Konkretisierung Rahmenplan | Südlich der Eppelheimer Straße

Westlich des Gadamerplatzes

Auf den SE-Baufeldern zwischen dem „Langen Anger“ und der „Grünen Meile“ wurden mischgebietstypische Nutzungen umgesetzt.

Das auf den Baufeldern SE1.3 und SE 2 umgesetzte Projekt „MeilenStein“ beherbergt neben der Wohnnutzung, eine Kindertagesstätte, Büros und ein Hotel. Zwei abgewinkelte Eckgebäude in der Mitte des Ensembles an der Grünen Meile formulieren mit ihren Vorgartenzonen den Eingang in einen begrüneten Innenbereich, wo sich auch Kinderspielbereiche befinden. Die beiden Wohnhäuser an der Da-Vinci-Straße und an der westlichen Privatstraße wurden als Torhäuser ausgebildet und ermöglichen so für Fußgänger und Fahrradfahrer eine Durchwegung des Quartiers in Ost-West-Richtung. Das Bürohaus und das Hotel befinden sich als prägnante Eckgebäude an der Grünen Meile.

Auf den Baufeldern SE1.1 und SE1.2 wurde das Projekt „Heidelberg Village“ umgesetzt. Die Idee war die Entwicklung eines vitalen Mehrgenerationen-Wohnkonzept mit Café, Läden, Kindertagesstätte, Spiel- und Freizeitflächen; Pflege und Betreuung im häuslichen Umfeld. Eine begrünte Doppel-Fassade mit organischen sowie privaten und halböffentlichen Dachgärten sollen künftig den Charakter einer grünen Oase schaffen.



Abb. 024: Bauvorhaben „MeilenStein“

2.6 Westlich Czernyplatz / Nördlich Eppelheimer Straße

Fitnesscenter (Baufeld C1)

Auf dem sehr präsent liegenden Grundstück zwischen Eppelheimer Straße und Bahnlinie am östlichen Ende der Eppelheimer Straße beziehungsweise am südlichen Brückenkopf der Czernybrücke soll ein Fitnesscenter als Hauptsitz eines lokalen Anbieters errichtet werden. Das Grundstück bildet zusammen mit den östlich und südlich gelegenen Grundstücken an der Czernybrücke das Eingangstor zur Bahnstadt aus Richtung Bergheim.

Das Bauvorhaben passt sich dem Verlauf des Grundstücks an und soll als dreigeschossiges Gebäude mit großen Glasflächen errichtet werden. In den drei Obergeschossen ist das Fitnesscenter mit Fitness- und Wellnessangeboten vorgesehen. Eine Dachterrasse im vierten Stockwerk soll den Gästen ebenfalls zur Verfügung stehen. Im Erdgeschoss sind neben dem Foyer gastronomische Angebote geplant, inklusive einer Außenbewirtschaftung in Richtung Czernybrücke. Unter dem Gebäude soll eine dreigeschossige Tiefgarage mit 322 Auto- und 140 Fahrradabstellplätzen entstehen.

Für das Vorhaben wurde im Jahr 2015 der Aufstellungsbeschluss für einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan gefasst. Auf Antrag des Vorhabenträgers ruht das Verfahren derzeit.



Luxor-Filmpalast (Baufeld E2)

An der Eppelheimer Straße wurde ein Großraumkino gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt errichtet. Nach der Schließung des einzigen Großraumkinos in der Heidelberger Hauptstraße wird hier der Schwerpunkt für das kommerzielle Kinoangebot der Stadt gesetzt und die zentrale kulturelle Funktionalität der Bahnstadt ergänzt. Das Gebäude mit einer Höhe von circa 16 Metern beinhaltet zur Eppelheimer Straße ein großzügiges Foyer, welches als Erweiterung des öffentlichen Raums erfahrbar ist und mit einem Gastronomieangebot zur Belebung des öffentlichen Raums beiträgt. Im Gebäude sind vierzehn Kinosäle mit insgesamt 1.800 Sitzplätzen und modernster Kinotechnik untergebracht. Unterschiedliche Saalgrößen und die technische Ausstattung ermöglichen eine multifunktionale Nutzung inklusive eines Freiluftkinos auf dem Dach des Gebäudes.



Gesundheitszentrum (Baufeld E2)

Westlich des Luxor-Filmpalastes entstand auf dem Baufeld E2 innerhalb des Plangebiets „Nördlich Eppelheimer Straße“ in einem fünfgeschossigen Gebäudemit circa 9.500 Quadratmetern eine Praxisklinik, die zahlreiche Arztpraxen sowie ein ambulantes Operationszentrum enthält. Zur Versorgung des Personals, der Patienten und des Umfelds wird das Angebot durch eine gastronomische Einrichtung im Erdgeschoss ergänzt.





Abb. 025: Konkretisierung Rahmenplan | Nördlich der Eppelheimer Straße

Nördlich Eppelheimer Straße (Baufelder E1.1-E1.11, ED 2.1, ED 2.2)

Der Bereich „Nördlich Eppelheimer Straße“ liegt zwischen Bauhaus-Fachmarkt und dem Luxor-Filmpalast. Im Süden grenzt er an die Eppelheimer Straße und im Norden an die Bahnlinie Heidelberg-Mannheim.

Aus dem Plangebiet soll ein urbanes, vielfältig nutzungsgemischtes Quartier entstehen. Neben dem Schwerpunkt auf stadtvträglichem Gewerbe sollen Büros, Verwaltungs-/ Dienstleistungsbetriebe, Sonderwohnformen und entlang der Eppelheimer Straße Wohnen, ab dem zweiten Obergeschoss, als Nutzungen integriert werden.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über eine Ringstraße, die östlich direkt an die Eppelheimer Straße und im Westen an die Straße zum Tankturm anschließt, über diese erfolgt der Ringschluss an die Eppelheimer Straße. Der Hauptteil der Erschließung verläuft bogenförmig von Ost nach West und greift damit ein typisches Motiv des Städtebaus der Bahnstadt auf.

Die Baustruktur an den Rändern zur Bahnseite und zur Eppelheimer Straße hin soll kompakt sein. Nutzungen sollen übereinandergeschichtet werden und nicht räumlich getrennt. Zum Innenbereich

hin kann eine Auflockerung hinsichtlich der Dichte und Höhenentwicklung stattfinden. So kann zum Beispiel in den Obergeschossen eine offene Struktur entstehen, um verschiedenen Nutzungen gerecht zu werden. Die „Sockelzone“ sollte eine gleichmäßige Höhe von 5 m einhalten. Die Höhenentwicklung staffelt sich demnach von außen nach innen, im Norden zur Bahnlinie und im Süden zur Eppelheimer Straße ist die Bebauung am höchsten, im Innenbereich sind Reduzierungen möglich, jedoch auch Akzentsetzungen.

Aus der klaren Struktur in Verbindung mit einem flexiblen Grundraster ergeben sich nutzungsgerechte Baufelder, die je nach Nachfrage unterschiedlich zusammengeschaltet werden können.

Zentrum des Quartiers bildet der prägnante Platzbereich als „Balkon zur Bahn“ um das unter Denkmalschutz stehende Stellwerk 3. Bei dem Stellwerk handelt es sich um ein Kulturdenkmal gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg. Dieses beinhaltet Stellwerkstechnik der 1950er Jahre und besitzt aus technikgeschichtlicher Sicht Seltenheitswert. Als Relikt der vormaligen Nutzung des Areals soll das Gebäude erhalten und eine passende Nachnutzung gefunden werden. Durch die Öffnung zur Bahntrasse hin, ist das Stellwerk als Relikt früherer Zeiten von der Bahnseite aus sichtbar.

Wichtig ist eine ausgeprägte und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes, da dies Voraussetzung für die Adressbildung und stufenweise Aufwertung des Areals ist.

Fachmarktzentrum (Baufelder ED1, F3, F2)

Westlich des Plangebiets „Nördlich Eppelheimer Straße“ befindet sich das Fachmarktzentrum der Bahnstadt.

Hier entstand als erster Neubau der Bahnstadt bereits 2010 ein Baumarkt mit über 20.000m² Grundfläche. Unter Beachtung der durch den Rahmenplan vorgegebenen städtebaulichen Grundzüge wurde ein Gebäude entworfen, das die vorgegebenen Baufluchten aufnimmt und in seiner Architektur und Farbigkeit Bezug auf die Nachbarschaft des denkmalgeschützten Tankturms nimmt. Als Reaktion auf die Vorgabe einer Bauflucht wurde an der südöstlichen Ecke des Grundstücks eine Kolonnade errichtet. Durch eine Fassadengliederung und die Ausbildung einer wertigen „Erdgeschosszone“ - abweichend von der üblichen Baumarktarchitektur - fügt sich das Gebäude gestalterisch in die Umgebung ein.

Westlich des Bauhauses hat sich ein Möbelhaus mit circa 28.000 Quadratmetern Verkaufsfläche angesiedelt. Das Gebäude umfasst vier Geschosse und ist mit einer zweigeschossigen Lagerfläche unterbaut. Die Anlieferung erfolgt getrennt von der Kundenzufahrt über eine Zufahrt im Norden des Plangebietes und den Tiefhof östlich des geplanten Gebäudes. Neben den circa 250 oberirdischen Stellplätzen gibt es eine zweigeschossige Tiefgarage mit circa 200 Stellplätzen. Um dem Bedarf an Fahrradstellplätzen gerecht zu werden, wurden 94 Fahrradstellplätze umgesetzt.

Bahnbetriebswerk (Baufelder F1.1, F1.2)

Aus dem ehemaligen Bahnbetriebswerk soll auf rund 16.500 Quadratmetern ein urbanes Areal zum Leben und Arbeiten entstehen (IBA-Projekt). Das 1927 erbaute Bahnbetriebswerk steht unter Denkmalschutz und soll als Relikt der Heidelberger Bahnstadt so weit wie möglich erhalten werden. Ergänzt wird der historische Bestand durch vier Werkhäuser und einen siebengeschossigen Werkturn. Vorgesehene Nutzer sind IT- und Wirtschaftsunternehmen, Büros aus der Kultur- und Kreativwirtschaft, Freiberufler und Manufakturen sowie Start-ups, eine Kita, Altentagesstätte und Tagesgäste.



2.7 Wirtschaftliche Entwicklungen (Baufelder T2, T3, S1-S3.4)

Im gesamten Bahnstadtkontext gibt es wirtschaftliche Entwicklungen, sei es das Fachmarktzentrum im Westen der Bahnstadt, das Versorgungszentrum im zentralen Bereich oder die weiteren kleineren und größeren Betriebe die sich zum Beispiel an den Haupterschließungsachsen angesiedelt haben.

Östlich der Einsteinstraße gibt es Strukturen und Entwicklungen, die das Thema Wirtschaft gezielt aufgreifen. Hierzu zählen Einzelhändler, etwa ein Büroausstatter und ein Supermarkt, Dienstleister, wie eine Klinik und auch produzierendes/urbanes Gewerbe. Insgesamt kann von der angestrebten Nutzung dieser Bereich als Gelenk betrachtet werden.

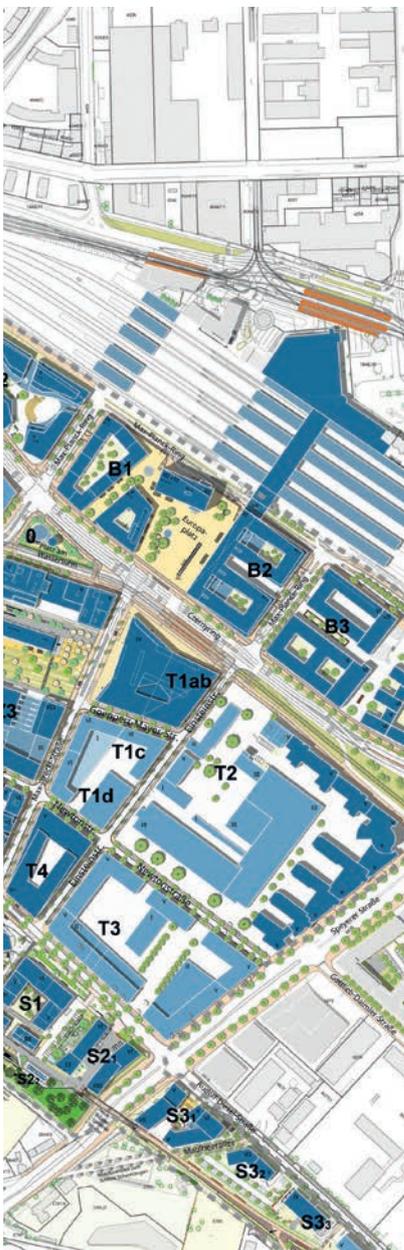
Nördlich der Newtonstraße stellt es einen Übergang zum dem in Transformation befindlichen Gewerbegebiet Weststadt und südlich der Newtonstraße den Auftakt zum Übergang in den Heidelberg Innovationspark (HIP) dar.

Mit den beiden Gebäuden östlich und westlich der Speyerer Straße, die gemeinsam das Stadttor bilden, ist der städtebaulich markanteste Punkt dieser Entwicklung bereits umgesetzt. Einige weitere Bereiche (S1, S3.2, S3.3) sind bereits umgesetzt, in anderen Bereichen werden zurzeit Planungen entwickelt (z.B. T3) oder es sind noch keine Planungen vorhanden, sodass in diesen Bereichen die Grundaussagen der ursprünglichen Rahmenplanung bestehen bleiben.

2.8 Überarbeitungsgebiet: Westlicher Bahnstadteingang und Spitzes Eck

Unter dem Stadteingang West der Bahnstadt wird der Bereich der Henkel-Teroson-Straße und des Langen Anger bis einschließlich der Eppelheimer Terrasse und des Morataplattes verstanden. Neue erschließungstechnische Fragestellungen und Erkenntnisse bedingen eine städtebauliche Überarbeitung des gesamten Bereichs. Das Gebiet wurde daher nicht in die Fortschreibung des Rahmenplans aufgenommen, sondern als Bearbeitungsgebiet gekennzeichnet.

Innerhalb des Überarbeitungsgebiets soll auf dem Baufeld ED5 das Vorhaben der Muslimischen Akademie Heidelberg entstehen. Die Planung der Akademie, ausgehend vom Verein Teilseind – Initiative Heidelberger Muslime, wurde zu einem IBA-Projekt ge-



wählt. Diese führte gemeinsam mit dem Verein und dem Büro AAG LoebnerSchäferWeber im April 2020 eine Machbarkeitsstudie durch, um aufzuzeigen wie die Integration der Akademie in die Bebauung des Baufeldes ED5 realisiert werden kann. Ein besonderes Anliegen der MAHD ist es, die Selbstverständlichkeit muslimischen Engagements für gesamtgesellschaftliche Zusammenhänge zu fördern. Die Akademie dient als ein Raum des Rückzugs und der Besinnung auf grundlegende Werte, ist Ort der Verstärkung und Vernetzung für zivilgesellschaftliche Akteure. Zur genauen Ausformung des Vorhabens soll ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden.

Der Platzbereich „Spitzes Eck“ stellt den Abschluss des Langen Anger mit seinen Wasserbecken dar. Auch hier stehen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen weitere Bearbeitungsschritte aus. Der Platzbereich wurde deshalb in die Fortschreibung des Rahmenplans nicht aufgenommen, sondern als Bearbeitungsgebiet gekennzeichnet.

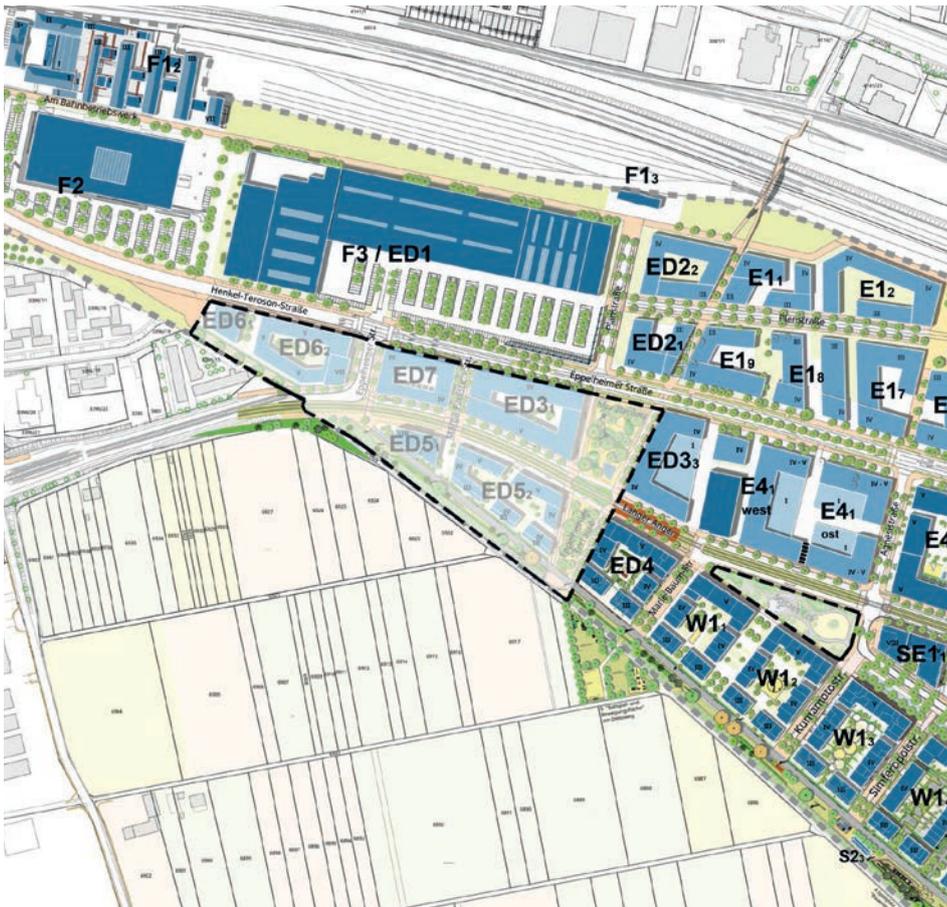


Abb. 026: Westlicher Bahnstadteingang und Spitzes Eck

2.9 Umgang mit historischer Bausubstanz

Einige baulichen Relikte der ehemaligen Bahnnutzung wurden erhalten, um an die ursprüngliche Nutzung zu erinnern. In der Entwicklung der Bahnstadt wurde das Ziel verfolgt, diese aufzuwerten und im Stadtbild sichtbar zu machen. Einzelne Baudenkmäler wurden mittlerweile saniert und einer öffentlichkeitswirksamen Nachnutzung zugeführt.

Stellwerke

Im Plangebiet gibt es insgesamt drei Stellwerke, das Stellwerk Nr. 3 im Bereich Nördlich Eppelheimer Straße, das Stellwerk Nr. 5 an der Promenade in der Nähe des Bauernhofspielplatzes und das Stellwerk Nr. 8 an der Promenade neben dem Feuerwehrspielplatz.

Bei den Stellwerken handelt es sich um wichtige technische Kulturdenkmale der regionalen Verkehrsgeschichte. Die Stellwerke Nr. 5 und 8 wurden mittlerweile aufwändig saniert und einer gastronomischen Nutzung zugeführt.

Für das Stellwerk Nr. 3 liegt noch kein Bau- und Nutzungskonzept eines potenziellen Investors vor. Im Rahmen der Entwicklung des Planbereichs „Nördlich Eppelheimer Straße“ wird das Gebäude erschlossen und kann einer verträglichen Nachnutzung zugeführt werden.



Abb. 027: Stellwerk 5

Tankturm

Nordöstlich des Bauhauses befindet sich der unter Denkmalschutz stehende ehemalige Tankturm der Bahnbetriebswerke. Das Büro AAG Freie Architekten BDA LoebnerSchäferWeber aus Heidelberg kaufte und sanierte das Gebäude von 2014 bis 2015. Im Ostflügel befinden sich die Büroräume der Architekten, im westlichen Gebäudeflügel hat der Heidelberger Verein für zeitgenössische Musik KlangForum als Mieter seine Geschäftsstelle und Proberäume eingerichtet. Zusätzlich steht der Tankturm auch für kulturelle Veranstaltungen und Tagungen zur Verfügung und bietet verschiedenen Ausdrucksformen der Kunst, Literatur, Musik und Theater eine Bühne.



Abb. 028: Tankturm

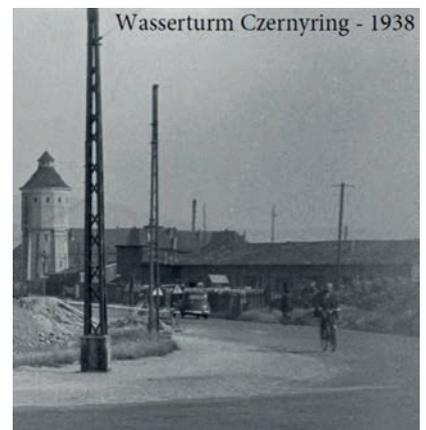
Wasserturm

Der ehemalige Wasserturm liegt östlich des Kopernikusquartiers zwischen Czernyring und Grüner Meile. Der 1907 erbaute Wasserturm ist als Kulturdenkmal denkmalgeschützt. Er wurde für die Großherzogliche Badische Staatseisenbahn in Eisenbeton-Skelettbauweise errichtet, um die Wasserversorgung der Dampflokomotiven am projektierten Güter- und Rangierbahnhof zu sichern.

Städtebauliches Ziel ist die Inszenierung des Wasserturms als identitätsstiftendes Element. Wichtige Blickachsen und Wegeverbindungen zum Wasserturm stehen im Fokus der Platzgestaltung um den Wasserturm. Das Bau- und Nutzungskonzept sieht eine gastronomische Nutzung vor, deren Fläche durch einen eingeschossigen, transparenten Pavillonanbau und Außensitzflächen erweitert wird.

2.10 Umgang mit Werbung

Im Zuge der Bahnstadtentwicklung erfordert das Thema „Umgang mit Werbeanlagen“ eine kontinuierliche und feinfühligere Bearbeitung. Die Bahnstadt wird ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Gestaltqualität. Deshalb ist es wichtig, dass nach der Errichtung einer Werbeanlage eine attraktive Fassadenansicht und im Straßenzug beziehungsweise im Stadtraum erhalten bleibt. Dafür wird bei der Anbringung einer Werbeanlage am Gebäude darauf geachtet, dass pro Gewerbeeinheit nur eine Werbeanlage umgesetzt wird, und diese in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb steht. Zudem muss die Werbeanlage in die Architektur des Gebäudes eingebettet sein und darf nur eine dezente Farbgestaltung aufweisen. Im öffentlichen Raum der Bahnstadt sind aus Gründen der Qualitätssicherung Werbeanlagen grundsätzlich nicht zulässig.



3. Öffentliche Freiräume

3.1 Konzept öffentlicher Raum

Die Freiräume der Bahnstadt wurden im Konzept „Öffentlicher Raum“ vom Büro Latz + Partner skizziert und in nachgelagerten Wettbewerben ausgestaltet. Mittlerweile lebt die Bahnstadt von ihrem differenzierten Angebot an Freiräumen unterschiedlichen Charakters. Städtebauliche Großformen, wie die Straßenzüge des Langen Anger und der Grünen Meile, oder die Terrassen mit den von ihnen ausgehenden Wegen in Nord-Süd-Richtung, schaffen Orientierung, gliedern den Stadtgrundriss und bilden überschaubare Quartiere. Als größere Grün- und Platzräume definieren die Pfaffengrunder Terrasse/ Gadamer Platz, der Zollhofgarten und der Europaplatz Mittelpunkte für das öffentliche Leben der Bahnstadt.

3.2 Promenade

Die Promenade bildet als öffentliche Freiraum- und Wegeverbindung den südlichen Abschluss des Quartiers und vermittelt zwischen den bebauten Bereichen und der offenen Landschaft. Konzipiert wurde sie als Fuß- und Radweg, in den die historischen Gleisanlagen zu einem „linearen Park“ transformiert wurden und der die Bahnstadt mit den anderen Stadtteilen verbindet.

Die Promenade wird durch die drei Platzbereiche von Schwetzinger-, Pfaffengrunder- und Eppelheimer Terrasse gegliedert, die bis in die Blockstrukturen der Wohnquartiere hineinreichen und als „Balkone zur Landschaft“ multifunktional nutzbar sind.

Entlang der Promenade finden sich regelmäßig Sitz- und Verweilmöglichkeiten und die drei Themenspielflächen „Feuerwehrspielplatz“, „ICE-Spielplatz“ und „Bauernhofspielplatz“. Der Themenspielflächen „Feuerwehr“ eröffnete als erster der drei Spielplätze und wurde 2017 mit dem Deutschen Spielraumpreis als bester deutscher Spielplatz ausgezeichnet.



Abb. 029: Baumpflanzungen Promenade

3.3 Wasserbecken Langer Anger

Zur Gestaltung des Straßenraums Langer Anger wurden straßenbegleitend Wasserbecken geplant. Dadurch sollen die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima verbessert und die Möglichkeit geschaffen werden, abfließendes Regenwasser aus den Baufeldern aufzunehmen. Bei starken Regenfällen wird das überlaufende Regenwasser versickert, was der Grundwasserneubildung zugutekommt und elementarer Bestandteil der Regenwasserkonzeption ist. Die Wasserbecken des ersten Bauabschnitts wurden bereits fertiggestellt, die des zweiten Bauabschnitts sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Die Gestaltung des Langer Angers ist elementarer Bestandteil der Qualitätsmerkmale der Bahnstadt. Die bogenförmige Gestaltung des dreidimensionalen Raumes öffnet sowohl die weite Sicht auf die Waldlagen als auch den Blick auf die Orientierungspunkte der städtebaulichen Konzeption von hochbaulich betonten Gebäuden an den spitz zusammengeführten Achsen. Der flache Wasserlauf unterstützt diese Sichtbeziehungen in besonderer Weise.



Entlang der Wasserbecken entstanden neu Ruhe- und Verweilzonen mit Bänken, die insbesondere in den Sommermonaten zum Aufenthalt einladen.

3.2 Platzflächen

Die verschiedenen Plätze der Bahnstadt sind unterschiedlich ausgeformt und ermöglichen somit allen wichtigen städtischen Funktionen einen Raum zu geben.

Schwetzingen Terrasse

Die Bauwerksplanung und die Freiflächengestaltung für die Schwetzingen Terrasse wurde über einen Wettbewerb entschieden. Ziel war die Planung eines 4-gruppigen Kindergartens und einer öffentlich nutzbaren Platzfläche, die dem wohnungsnahen Aufenthalt dienen soll. Als Gestaltungselement wurde auf der Platzfläche ein Wasserspiel mit Sitzgelegenheiten umgesetzt. Die Kindertagesstätte ist hierbei mit ihrer freien Form und ohne direkten Bezug zu den umgebenden Raumkanten ein wichtiges Gestaltungsmerkmal des Platzes.



Abb. 030: Schwetzinger Terrasse



Abb. 031: Pfaffengrunder Terrasse und Gadamerplatz

Pfaffengrunder Terrasse und Gadamerplatz

siehe Kapitel 2.5.

Eppelheimer Terrasse und Morataplatz / Spitzes Eck

Um den Bereich „Freiraum Bahnstadt West“ zu qualifizieren wurde Anfang 2014 ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Aufgrund verkehrsplanerischer und städtebaulicher Überlegungen und Erkenntnisse ergeben sich neue Planungsansprüche an die Freiräume. Die neuen Gestaltungsansprüche müssen auch vor dem Hintergrund stark erhöhter Bau und Planungskosten definiert werden. Die Plätze sind als Überarbeitungsgebiet gekennzeichnet.

Zollhofgarten

Der Zollhofgarten bildet als linearer öffentlicher Grünraum einen Ort für Erholung, Austausch und Kommunikation innerhalb des Campusquartiers. Flankiert wird der Freiraum von den erhaltenen ehemaligen Güterhallen (Halle 02), die mit infrastrukturellen, kulturellen und gastronomischen Nutzungen einen Beitrag zu einem lebendigen Stadtteil leisten, dem Kongresszentrum Heidelberg, dem Sky-Labs-Gebäude und den Wohnprojekten für befristetes Wohnen. Ein wichtiges Element bilden auch die großzügigen Spielflächen in Form von Kinderspielplatz, Beachvolleyball- und Streetballfeld.



Abb. 032: Zollhofgarten

Freiflächen entlang des Czernyrings

Die freiraumplanerische Konzeptstudie „Freiflächen entlang des Czernyrings“ diente der Präzisierung der Rahmenplanung Bahnstadt für die Freiräume „Kopernikusplatz“, „Platz am Wasserturm“ und „Aufaktraum Montpellierbrücke“.

Diese drei Räume befinden sich jeweils an wichtigen Verknüpfungspunkten der Bahnstadt, ihre Gestaltung soll einen entscheidenden Beitrag zur Herausstellung eines markanten und identitätsbildenden Entrées des Stadtteils leisten. Gleichzeitig soll dem Thema klimagerechte Stadtgestaltung Rechnung getragen werden. Zur Gestaltung der Flächen wurden deshalb ein konkurrierendes Qualifizierungsverfahren (Freiraumplanerische Konzeptstudie) durchgeführt, dessen Ergebnisse nun konkretisiert werden.

Kopernikusplatz

Der Kopernikusplatz stellt einen bedeutsamen Eingang für die Bahnstadt aus Richtung Bergheim und Innenstadt dar.

Das favorisierte Konzept bildet den Auftaktbereich und die Vorplätze durch grüne Raumkanten aus, welche einerseits den Verkehrsraum abschirmen und andererseits als Puffer für die Vorplatzbereiche dienen. Die Zugänge des Platzes sind den fußläufigen Übergängen des Czernyrings beziehungsweise der Galileistraße zugeordnet. In die Topografie eingebettete Sitzauflagen bieten Platz zum Aufenthalt, Ausruhen und Austausch.



Abb. 033: Kopernikusplatz | Konzeptskizze KUULA

Platz am Wasserturm

Der Platz am Wasserturm wird auf der verbleibenden Fläche zwischen Czernyring und Straßenbahntrasse auf Höhe der Baufelder B1/ B2 um den bestehenden denkmalgeschützten Wasserturm entstehen. Damit befindet sich das Plangebiet in präserter Lage in unmittelbarer Umgebung zum Europaplatz und dem Konferenzzentrum Heidelberg.

Für diesen Bereich wird die grundsätzliche Konzeptidee für den Kopernikusplatz weitergeführt. Der Platz wird durch grüne Raumkanten gefasst, die sich an den wichtigen Zugängen öffnen. Mit den Öffnungen werden die umgebenden Wegeverbindungen und Sichtachsen betont. Die Außensitzbereiche des Gastronomiebetriebs ergänzen die öffentlichen Sitzauflagen an den Mauern, die den Höhenprung der umgebenden Straßen sinnvoll nutzen.

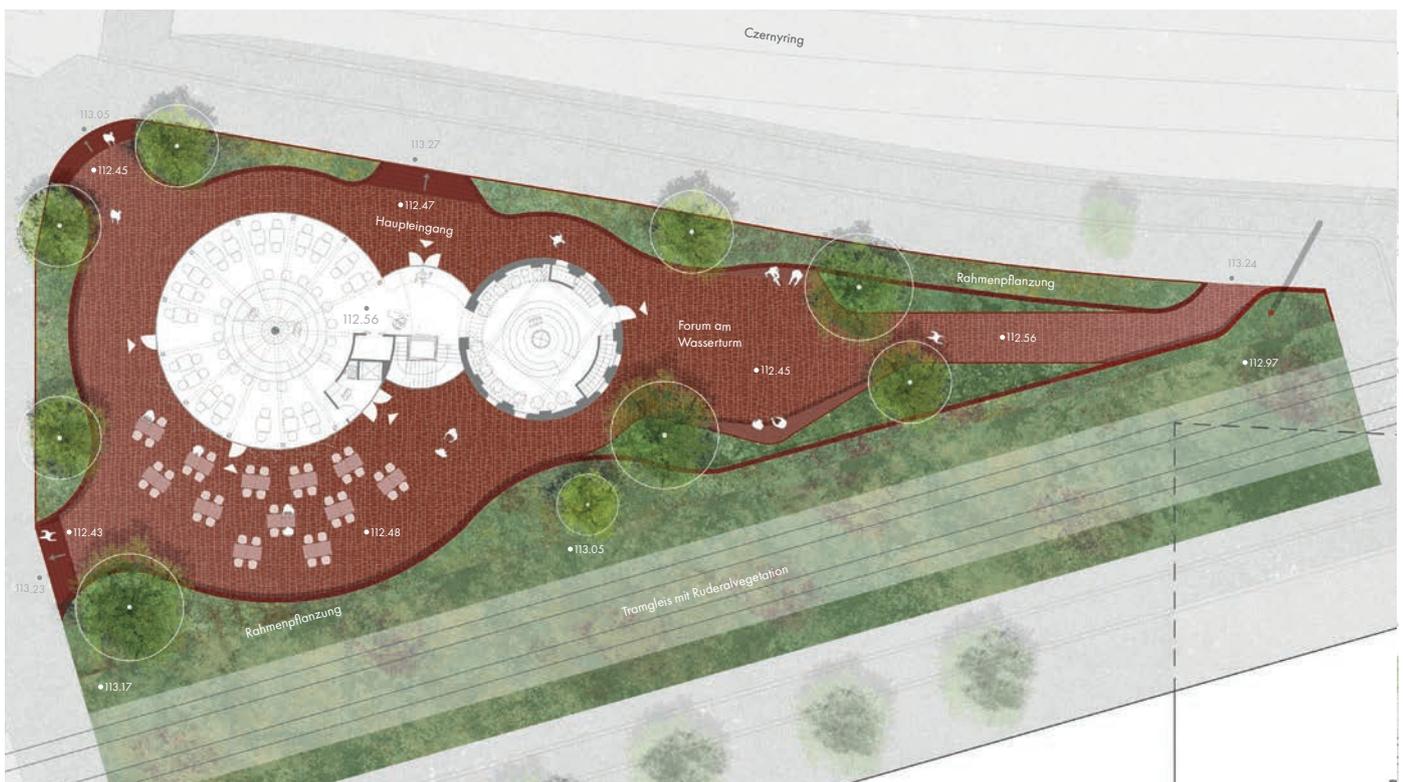


Abb. 034: Platz am Wasserturm | Konzeptskizze KUULA

Auftaktraum Montpellierbrücke

Bei dem „Auftaktraum Montpellierbrücke“ handelt es sich um einen Verkehrsknotenpunkt als Auftakt der Bahnstadt. Der Bereich wird räumlich von verkehrlicher Infrastruktur der Speyerer Straße und des Czernyrings umschlossen. Auf ihm befinden sich eine Grünfläche mit Baumbestand sowie verschiedene Technikgebäude.

In diesem Bereich konnte ein in Heidelberg ansässiges Landschaftsarchitekturbüro mit einer innovativen Idee überzeugen. Die Technikgebäude werden dabei mit ringförmigen Elementen der Einsicht ent-

zogen und mit verschiedenen Nutzungen ausgestattet. So werden unter anderem bienen- und insektenfreundliche Pflanzen, als auch steinerne oder hölzerne Füllungen in dem System angebracht. Neben den beiden „notwendigen“ Verkleidungen der Technikgebäude werden weitere, kleinere Ringe auf der Fläche angeordnet. Im Zusammenhang mit den wertigen Bestandsbäumen und einer artenreichen Wildkräuteransaat entsteht ein harmonisches Ensemble.



Abb. 035: Auftaktraum Montpellierbrücke | Visualisierung GDLA

Europaplatz

Der Europaplatz stellt das entscheidende Bindeglied zwischen dem Heidelberger Hauptbahnhof und der Bahnstadt dar. Über den Querbahnsteig ist er direkt an den Heidelberger Hauptbahnhof angeschlossen. Zur Gestaltung des Europaplatzes wurde 2018 ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt, bei dem das Büro POLA Landschaftsarchitekten aus Berlin als erster Preisträger ausgezeichnet wurde. Die Jury wählte den Entwurf unter 24 eingereichten Arbeiten aus.

Der circa 6.000 m² große Platz soll ein attraktiver Stadtplatz mit

hoher Aufenthaltsqualität werden und für vielfältige Veranstaltungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Seine Qualität und Lebendigkeit erhält der Platz durch locker angeordnete Bäume auf Schmuckbeeten und Rasenkissen und durch eine belebte Erdgeschosszone mit Außengastronomie, Sitzgelegenheiten und weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten. Über eine auf dem Platz liegende Rampe gelangen Radfahrer in die Tiefgarage, in der knapp 1.900 Fahrradstellplätze vorgesehen sind.



Abb. 036: Visualisierung Europaplatz | POLA Landschaftsarchitekten

Terrasse zur Bahn

Im neu entstehenden Quartier „Nördlich Eppelheimer Straße“ (siehe Kapitel 2.6) soll ein prägnanter Platzbereich als „Terrasse zur Bahn“ das Zentrum des Quartiers bilden. In dem Bereich befindet sich das unter Denkmalschutz stehende „Stellwerk Nr. 3, welches durch die Platzöffnung zur Bahntrasse hin als Relikt früherer Zeiten von der Bahnseite aus sichtbar sein wird.

Insgesamt soll hier ein attraktiver öffentlicher Freiraum entstehen, um wohnungs- beziehungsweise arbeitsplatznah Aufenthaltsflächen zur Verfügung zu stellen. Die Gestaltung der Platzfläche wird in Form eines Qualifizierungsverfahrens erfolgen.

4. Mobilität und Erschließung

Die Bahnstadt ist einer der zentral gelegenen Stadtteile in Heidelberg mit hervorragenden Anbindungen an das öffentliche Fern- und Nahverkehrsnetz. Die Konzeption dieses Stadtteils war von Anbeginn an auf eine ausgewogene Aufteilung des öffentlichen und begrüneten Straßenraumes ausgelegt, dessen hierarchisiertes Straßennetz an die jeweiligen verkehrlichen Bedürfnisse angepasst ist. Seine zentrale Lage führt dazu, dass wichtige Radachsen durch den Stadtteil führen oder ihn tangieren.

Mit der Fortschreibung des Rahmenplans Bahnstadt wird die Erschließungsstruktur in seinen wesentlichen Zügen beibehalten und punktuell den städtebaulichen Entwicklungen und neuen Rahmenbedingungen angepasst:

- Nördlich der Eppelheimer Straße werden die Baufelder neu geordnet. Die neue Ringerschließung bindet über die Straße zum Tankturm und die Stichstraße beim Gesundheitszentrum an die Eppelheimer Straße an. Es werden keine neuen Anschlusspunkte für den motorisierten Individualverkehr an der Eppelheimer Straße benötigt.
- Der Lange Anger wird in Höhe des Gadamer Platzes / der Pfaffengrunder Terrasse für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Mögliche Abkürzungen des motorisierten Individualverkehrs werden in diesem sensiblen Bereich unterbunden, so dass wichtige Verbindungen für Fuß und Rad sicher gestaltet und gestärkt werden können. So kann die sichere fußläufige Erreichbarkeit unter anderem zu den Bildungsangeboten im Gebäude B³ gewährleistet werden und die Radhauptachse entlang der Da-Vinci-Straße / Pfaffengrunder Terrasse an Eindeutigkeit gewinnen.
- Südlich der Gleisanlagen der Deutschen Bahn wird eine durchgehende Radverbindung als „Bahnrandradweg“ vom ehemaligen Bahnbetriebswerk bis zur Hebelstraßenbrücke vorgesehen, die eine Ergänzung zu den Radangeboten entlang der Eppelheimer Straße (Umbau geplant), Grüne Meile (Mischverkehr), Langer Anger (Mischverkehr) und Promenade (Radweg) für die West-Ost-Routen darstellt.

4.1 Straßennetz

Die Hierarchisierung und Dimensionierung des Straßennetzes der Bahnstadt basiert auf den Festsetzungen des Rahmenplans 2007 und wird inklusive der Querschnittsgestaltung beibehalten. Das übergeordnete Straßennetz (Eppelheimer Straße / Czernyring) wurde mit separaten Planungen entwickelt und ist in Teilen bereits baulich umgesetzt.

Erschließungsstraßen in den sich weiter entwickelnden Bereichen der Bahnstadt werden im Sinne ihrer Funktion und Lage entwickelt, so dass sich aus der baulichen Gestaltung das erwartete Verkehrsverhalten ableiten lässt. Dies betrifft insbesondere die Bereiche nördlich der Eppelheimer Straße sowie das westliche Ende der Bahnstadt, das als autoarmes Quartier entwickelt werden soll.



Abb. 037: Bereich der angestrebten Netzunterbrechung Langer Anger

4.2 Rad- und Fußverkehr

Die wichtigen Routen und Angebote für den Radverkehr basieren auf der Rahmenplanung Bahnstadt. Bereits jetzt ist erkennbar, dass entlang der Promenade ein sehr hohes Radaufkommen existiert, das zu Konflikten mit der Bewohner- und Besucherschaft der Bahnstadt führt, die die dort befindlichen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten nutzen wollen. Daher ist vorgesehen, auf Basis der in den nächsten Jahren zu erarbeitenden Radverkehrskonzeption, das Radverkehrsnetz auch in der Bahnstadt neu zu bewerten und Alternativen anbieten zu können.

Radabstellanlagen werden im öffentlichen Raum vorgesehen und nach Bedarf nachgerüstet. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder werden dabei ebenso berücksichtigt. Das Fahrradparkhaus unter dem Europaplatz bietet öffentlich zugängliche Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Die Da-Vinci-Straße bildet ein wichtiges Bindeglied in der Radhauptachse des von Süden ankommenden Radschnellweges Schwetzingen und sich nach Norden fortsetzenden Radangebotes über die geplanten Rad- und Fußbrücken Gneisenaubrücke und Neckarbrücke für eine attraktive Radverbindung bis in das Universitätsgelände

Neuenheimer Feld. Sie wird bis zum Knoten Eppelheimer Straße als Fahrradstraße ausgebildet.

Die Brückenverbindungen für den Fuß- und Radverkehr in die angrenzenden Stadtteile Bergheim und Weststadt heben die trennende Wirkung der Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraßen auf. Mit der Brücke über die Speyerer Straße wurde bereits eine attraktive Verbindung nach Osten geschaffen. Die vorhandene Unterführung Wieblingen/ Am Bahnbetriebswerk bleibt für Fußgänger und Radfahrer als wichtige Verbindung bestehen. Die Radroute im Bereich Neckarquerung ist in Verlängerung Gneisenaubrücke definiert. Die Fuß- und Radwegbrücke in der Achse vom Morataplatz zur „Heidelberg International School“ ist als Option zur Anbindung an den Wieblingener Weg/ Mannheimer Straße im Norden beizubehalten.

Das engmaschige Fußwegenetz wird weiterentwickelt. Dabei werden Gehwegbreiten von mindestens 2,50m umgesetzt, wodurch auch öffentlichkeitswirksame Nutzungen in den Erdgeschossen unterstützt werden. Ausreichende Sichtverhältnisse an Querungsstellen und Einmündungen werden eingeplant.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg wurde das Gebiet der Bahnstadt durch 2 Straßenbahnlinien erschlossen. Die Straßenbahnlinien, die jeweils im 10 Minuten takt verkehren, erschließen das Gebiet rund um die Grüne Meile, den Gadamer Platz und den Czernyring bis zur Montpellierbrücke durch die teilweise Überlagerung beider Linien in einem dichteren Takt. Ergänzend verkehrt noch die regionale Buslinie 721 vorwiegend im 30-Minutentakt durch das Gebiet und bindet die südöstlich gelegene Bushaltestelle Schwetzingen Terrasse und die nördlich gelegene Haltestelle Hauptbahnhof Süd an. Eine mögliche zusätzliche Buserschließung ist derzeit mit Inbetriebnahme einer Buslinie in Richtung Patrick-Henry-Village geplant. Im Nachtverkehr wird die Bahnstadt derzeit an den Wochenenden durch 2 Moonlinerlinien erschlossen.

Nach den Zielen der Stadt (Klimaschutzaktionsplan Heidelberg), des Landes und des Bundes (Klimaschutz im Verkehr, CO₂-Minderung und ÖPNV-Strategie) werden Stadt und Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) weitere Planungsvorschläge zum Ausbau des ÖPNV entwickeln, die einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und in den Nahverkehrsplan, den Klimamobilitätsplan sowie den Verkehrsentwicklungsplan einfließen werden. Aus diesem Grund wird es kontinuierliche Angebotsanpassungen im ÖPNV-Liniennetz geben.

Der Ausbau erfolgt in folgenden Bereichen und nachfolgenden Vorgaben:

- Im Zuge der Anschaffung neuer Straßenbahnen (Rhein-Neckar-Tram 2020) werden größere Fahrzeuge eingesetzt, sodass mehr Fahrgäste transportiert werden können.
- Angebotsverbesserungen im Busbereich (Taktverdichtungen,



Abb. 038: Haltestelle Hauptbahnhof Süd

neue Linien) sollen perspektivisch ebenfalls zu Fahrgaststeigerungen beitragen.

- Bike and Ride-Stationen vorwiegend im Umfeld der Haltestellen Hauptbahnhof Süd und Fahrradvermietstationen werden gezielt als Ergänzung im ÖPNV dort geplant, wo sie sinnvollerweise den ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ergänzen können und die Erreichbarkeit der sogenannten „letzten Meile“ von und nach der Bahnstadt ergänzen können.

Für die weiteren Planungen im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans Bahnstadt ist es wichtig, die Standorte zusätzlicher Bushaltestellen zu benennen, die im Zuge von Schienenersatzverkehren oder Moonlinerlinien notwendig werden. Im Rahmen der Planung der Eppelheimer Straße sind Standorte bereits vorgesehen.

Neu ist eine weitere Haltestelle Am Bahnbetriebswerk, westlich der Hans-Bunte-Straße. Diese Haltestelle dient der geplanten Bus-tangente West, die von der Linie 42 bedient werden soll. Die Haltestelle erschließt das Henkelwerk, den Möbelmarkt sowie das Bahnbetriebswerk.

4.4 Schienenpersonenverkehr und Busfernverkehr

Über die sehr gute Lage mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof, über die südliche Seite am Europaplatz, ist die Bahnstadt hervorragend an den Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) angeschlossen.

Als dauerhafter Standort für den Fernbusverkehr ist entlang der sogenannten Bahnrandstraße in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes die Errichtung einer Fernbushaltestelle vorgesehen. Eine Kapazitätsuntersuchung ergab, dass über die bisher drei provisorischen Haltepositionen hinaus insgesamt fünf Bussteige notwendig werden, um die künftigen Verkehre abwickeln zu können. Die bauliche Anlage korrespondiert mit der städtebaulichen Entwicklung auf den Baufeldern B3/M1. Die Einfahrt in die Fernbushaltestelle erfolgt von Westen über den Max-Planck-Ring und die Bahnrandstraße. Die Ausfahrt erfolgt östlich in der Fortführung der Bahnrandstraße hin zum Czernyring.

4.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Unternehmen können das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter-schaft und Kunden mit attraktiven Angeboten beeinflussen. Unternehmen werden deshalb angehalten, ein Konzept zu erstellen und in diesem Zusammenhang ein Betriebliches Mobilitätsmanagement durchzuführen. Ziel ist die Minimierung des motorisierten Verkehrs.

4.6 Shared Mobility

Shared Mobility ermöglicht Fortbewegungsalternativen, die auf die individuellen Bedürfnisse reagieren können. Im Car-Sharing nutzen mehrere Personen ein Fahrzeug zu unterschiedlichen Zeiten. Neben Car-Sharing (Stadtmobil: vorhanden) gehören in dieses Segment ebenso E-Tretroller (Tier, Bird, Lime, Bolt: vorhanden) oder Fahrräder (VRN-Nextbike: vorhanden).

Es sind die Entwicklungen zu verfolgen, um darauf bei Bedarf entsprechend zu reagieren. Flächen sind „vorzuhalten/ und mitzudenken“.

4.7 Parkraumkonzept / Parkraumbewirtschaftung / Mobilitätshubs

Aufgrund seiner zentralen Lage und den damit verbundenen sehr guten Möglichkeiten, alternative Verkehrsmittel zu nutzen, entsprechen die Stellplatznachweise auf privatem Grund überwiegend der gesetzlichen Mindestanzahl.

Stellplätze im öffentlichen Raum befinden sich straßenbegleitend. Für die Bahnstadt ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung vorgesehen und wird nach dem jeweiligen Baufortschritt umgesetzt. Dies beinhaltet entweder zeitliche Einschränkungen und/oder kostenpflichtiges Parken.

Größere öffentliche Stellplatzanlagen, Parkhäuser und Tiefgaragen

wurden und werden im Zuge von privaten Bauprojekten umgesetzt. Es wird angestrebt, bei größeren Parkieranlagen Mobilitätshubs einzurichten (Verknüpfung mit Sharingangeboten, Paketdiensten).

4.8 Elektromobilität

Elektromobilität leistet einen Beitrag zur Reduzierung schädlicher Emissionen. Lademöglichkeiten werden zukünftig vermehrt nachgefragt werden. Im Rahmen der Bauanträge werden die Bauherrn darauf hingewiesen, Lademöglichkeiten anzubieten. Ladepunkte sind auch im öffentlichen Raum für eine „Grundnetzabdeckung“ vorgesehen, zum Beispiel in der Achse Langer Anger und Grüne Meile. Außerdem werden in der Tiefgarage des Konferenzentrums 70 Ladepunkte eingerichtet.

4.9 Andienung, Ver- und Entsorgung / City-Hub

In der Bahnstadt sind an verschiedenen Stellen nach den gewerblichen Bedarfen Ladezonen eingerichtet. Sie dienen den Lade- und Liefervorgängen, die mit kleineren Fahrzeugen abgewickelt werden. Je nach baulicher Entwicklung und Notwendigkeit werden weitere Ladezonen eingerichtet werden.

Um notwendige Liefervorgänge in der Fläche und im Ablauf zu minimieren, ist die Einrichtung eines City-Hubs sinnvoll. Ein City Hub ist ein stationärer, zentraler Umschlagsplatz, der von unterschiedlichen Kurier- Express- und Paket (KEP)-Dienstleistenden zur Feinverteilung auf der letzten Meile genutzt wird. City-Hubs können in Kombination mit Mobilitätshubs oder selbständig angeboten werden. Sie bieten die Möglichkeit für Kurier-Express-Paket (KEP)-Dienstleister, Waren abzugeben, zu deponieren. Die Zunahme des Online-Warenhandels bedingt, dass auch hierfür geeignete Flächen in einem Quartier vorhanden sein müssen. Diese müssen öffentlich zugänglich sein, aber nicht zwingend auf öffentlichen Flächen liegen.

Im Falle von Nutzungen auf Baufeldern, die einen hohen Lieferumfang mit großen Fahrzeugen erzeugen sind Andienung und Versorgung grundsätzlich auf privater Fläche vorzusehen. In der Entwicklung der weiteren Baufelder sind Flächen entsprechend der Gebäudenutzungen auf den privaten Flächen für die Ver- und Entsorgung zu berücksichtigen. Der öffentliche Raum soll diese Funktionen nicht aufnehmen, um verkehrsunsichere Situationen zu vermeiden.

Für die Entsorgung von Müll sind auf den Baufeldern Standplätze für die Behälter vorzusehen. Im Straßenraum werden Bereitstellungsflächen vorgesehen, die am Abholtag belegt werden können.

5. Klima und Umwelt

Die grundsätzliche Machbarkeit des Projektes Bahnstadt in seiner Gesamtheit unter Betrachtung der umweltrelevanten Belange wurde im Rahmen eines Umweltberichtes (Jestaedt 2004) geprüft, welchen der Gemeinderat in seiner Sitzung am 16.12.2004 (Drucksache 230/2004) zur Kenntnis genommen und die Handlungsempfehlungen einstimmig beschlossen hat. Hierbei wird darauf hingewiesen, „die Planung der Bahnstadt unter umweltfachlichen Gesichtspunkten weiter zu optimieren.“ Laut Punkt 16 des Ende 2019 beschlossenen Klimaschutzaktionsplans Heidelberg (0329/2019/BV) sollen alle städtischen Entwicklungs- und Planungskonzepte zukünftig unter dem Fokus Klimaschutz, Klimaanpassung und Erhalt der Biodiversität stehen. Gesamtstädtisch sollen außerdem gemäß Beschlussvorlage 0331/2019/BV „Maßnahmen zur Klimawandel-Anpassung und klimaökologische Bewertung von Freiflächen unternommen werden. Für noch ausstehende Bahnstadtentwicklungen sollten diese rahmengebenden Anforderungen maßgebend sein und richtungsweisend wirken.

5.1 Klimaökologische Optimierung

Laut Stadtklimagutachten von 2015 ist die Bahnstadt primär als bioklimatisch belasteter Siedlungsraum (Wirkungsraum) gekennzeichnet. Oberflächenversiegelung und fehlendes Grünvolumen führen laut Gutachten zu einer starken Erhitzung während sommerlicher Hitzeperioden. Hinzu kommt, dass der Neckartalwind zusätzliche Warmluft aus den Bereichen Altstadt, Bergheim und Weststadt heranzführt, was dazu führt, dass die nächtliche Abkühlung stark gehemmt wird. Für sich gesehen wirkt der Stadtteil als lokale Wärmeinsel, die eine eigene Zirkulation mit ihrer Umgebung ausprägt. Dies wurde bei der Planung der Freiräume berücksichtigt, indem verstärkt Begrünung umgesetzt wurde. Wichtig ist die Beachtung bei zukünftigen Planungen.

5.2 Freiflächen

Freiflächen und öffentliche Plätze sollen in ihrer Ausprägung multifunktional gestaltet sein. Sie sollen als Aufenthaltsfläche genutzt werden können, Retentionsraum sein und auch klimaökologisch einen wertvollen Charakter aufweisen. Über Grünflächen kann sich Verdunstungs-Kühlung einstellen, und die bioklimatische Situation wird durch überströmende Kaltluft entlastet. Helle Flächen sind bei der Gebäude- und Platzgestaltung zu empfehlen, wobei diese den zusätzlichen Effekt der Verdunstungskälte nicht besitzen.

Bei der Gestaltung von öffentlichen Plätzen ist auf eine mikroklimatische Vielfalt, d.h. auf eine Mischung aus Bäumen, Sträuchern, Wiesen- und Wasserflächen zu achten um die Gesamt-Resilienz zu steigern. Großflächige Versiegelungen sind, wenn möglich und konzeptionell umsetzbar, zu vermeiden. Grundsätzlich sind teilversiegelte Flächen zu bevorzugen. Zur Verschattung von öffentlichem Raum, Parkplätzen und Gebäuden sind neben Bäumen technische

Maßnahmen wie z.B. temporäre Sonnensegel zur Anpassung gegenüber Hitze einzusetzen. Je nach Baumart muss der Boden eine geeignete Mächtigkeit zur Durchwurzelung aufweisen. Wie bereits häufig in der Bahnstadt umgesetzt, sind wassergebundene Bodenbeläge zu bevorzugen.

Bei den derzeit in Planung befindlichen Platzflächen wie zum Beispiel dem Platz am Wasserturm, dem Kopernikusplatz und dem Platz an der Montpellier Brücke sollte der Spielraum für Klimaanpassung und siedlungsökologische Optimierung so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Dies gilt auch für die noch ausstehenden Planungskonkretisierungen für das Spitze Eck, den Morataplatz und die Eppelheimer Terrasse. Die Eppelheimer Straße wird durch ergänzende Baumreihen zukünftig eine deutlich grünere Verkehrsachse werden.

Im Zuge einer gesamtplanerischen Betrachtung muss gewährleistet werden, dass Grünflächen miteinander in Verbindung stehen, sodass Luftaustausch gewährleistet wird. Diese Vernetzung kann auch mit Hilfe von gärtnerisch gestalteten Grünflächen (sog. Pocket Parks), Fassadengrün oder Rasengleisen erfolgen.

5.3 Umgang mit Baumbestand



Abb. 039: Baumbestand östlich der Einsteinstraße



Bäume sind ein zentrales Element grüner Stadtstrukturen. Sie haben sowohl ökologisch, klimatisch als auch stadtbildprägend eine herausragende Bedeutung. Städte unterliegen jedoch einem erheblichen Nutzungsdruck. Im Zuge von städtebaulichen Gebietsentwicklungen sind zwangsläufig Versiegelungen und Überbauungen notwendig, wobei diese Entwicklungen häufig mit Bestandsbäumen um die knappe Ressource Fläche konkurrieren.

Aktuell wurden in noch zu entwickelnden Teilbereichen der Bahnstadt vorhandene Bäume einer Zustandsbewertung unterzogen, um zu erkennen, welche Bäume gesund, zukunftsfruchtig und erhaltenswert sind.

So soll im Rahmen der städtebaulichen Planungen in der Bahnstadt frühzeitig der Baumbestand berücksichtigt werden. Gesunde, erhaltenswerte und insbesondere stadtbildprägende Bäume werden möglichst in die Planung integriert. In der baulichen Umsetzung sind die Bäume mit Baumschutzmaßnahmen im Kronenbereich und im Wurzelbereich bestmöglich vor Beschädigungen zu schützen.

Ist eine Planung mit dem Erhalt eines vitalen Baumes nicht umsetzbar, erfolgt eine Abwägung in der Planungsphase. Müssen zur Ermöglichung einer Baumaßnahme Bäume gefällt werden, ist im Zuge der anschließenden Neugestaltung durch Neupflanzung eine Kompensation herzustellen.

5.4 Dach- und Fassadenbegrünung und Wasserflächen

Als Bedingung für eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe wurden Gründächer in der Bahnstadt vielerorts umgesetzt. Gründächer liefern wertvolle Retentionsräume für Regenwasser und schaffen eine Isolierung des Gebäudes gegenüber Hitze und Kälte. Extensiv begrünte Dächer fördern die Biodiversität und bieten hoch mobilen Tierarten Lebensraum. Gründächer liefern sowohl einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz (Maßnahmenpaket 100% Klimaschutz) indem Energie für Heizen und Kühlen eingespart wird, als auch für die Klimaanpassung im Rahmen der Kühlung des Quartieres und der Reduktion der städtischen Wärmeinseln, je nach Höhe der Fläche. Im Sinne des Klimaschutzes muss eine parallele Nutzung der Dachflächen durch Photovoltaik und Begrünung grundsätzlich geprüft werden.

Der Einsatz von Fassadengrün empfiehlt sich vor allem an frequentierten Orten, Straßenzügen mit geringem Straßenraum oder dicht befahrenen Straßen. Günstig sind hierbei Fassadenbereiche, die keine bzw. nur wenige Öffnungen aufweisen. Durch begrünte Wände ist zum einen ein Kühleffekt und zum anderen ein Luftfilter-Effekt zu erwarten.

Zur Vorsorge von Hitze auf öffentlichen Plätzen sollte auch - wo möglich - auf blaue Infrastruktur zurückgegriffen werden, die sowohl in Form von offenen Wasserflächen oder Wasserspielen, wie zum Beispiel an der Schwetzingen Terrasse umgesetzt werden könnten. Die zu finalisierenden Wasserbecken westlich der Pfaffengrunder



Terrasse stellen dabei eine hinsichtlich Klimawandelanpassung sinnvolle Maßnahme dar.

5.5 Regenwasserkonzeption und Überflutungsvorsorge

Gemäß Städtebaulichem Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“ soll sofern möglich nach § 45b (3) des Wassergesetzes Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden. Laut Entwässerungskonzept der Wohnterrassen und Baufelder Am Langen Anger soll Niederschlagswasser zu 50 % auf den Baufeldern verbraucht und versickert werden, weitere 50 % werden dem Verbrauch und der Versickerung in öffentlichen Anlagen zugeführt. Für die einzelnen Baufelder wird vorgegeben, dass die Hälfte des Niederschlagswassers auf den Grundstücken zu halten ist.

Im Sinne der Regenwasserbewirtschaftung und der Überflutungsvorsorge ist des Weiteren darauf zu achten, Flächenversiegelung wo möglich zu vermeiden. Rasengittersteine oder wassergebundene Schichten sind gegenüber Asphalt zu bevorzugen. Ein gutes Beispiel für eine öffentlich nutzbare Retentionsfläche lässt sich bereits auf der Pfaffengrunder Terrasse finden.

Bei der Wasserverfügbarkeit ist das jahreszeitlich ungleiche Angebot von Niederschlag besonders zu beachten. Als Auswirkung des Klimawandels ist zu beobachten, dass Starkregenereignisse extremer ausfallen und Trockenperioden länger andauern. Es ist daher umso wichtiger, dass Wasser nicht oberflächlich abfließt und somit dem System verloren geht.

5.6 Artenschutz und Siedlungsökologie

Ausgleichskonzeption

Ziel des Ausgleichskonzeptes ist die Förderung und Entwicklung der gefährdeten und seltenen Arten, denen die Sukzessionsflächen der aufgegebenen Gleisanlagen vor Bahnstadt-Entwicklung als Lebensraum dienen. Wichtige Zielarten, die diese Flächen besiedelten sind beispielsweise der Flussregenpfeifer, der Neuntöter, die Dorngrasmücke, das Schwarzkehlchen, der Grünspecht, der Haussperling, die Grüne Strandschrecke, die Blauflügelige Ödlandschrecke, die Blauflügelige Sandschrecke, die Italienische Schönschrecke sowie Mauer- und Zauneidechse.

Auf den Ausgleichsflächen wurden überwiegend trockenwarme Habitate für die umzusiedelnde Mauer- und Zauneidechsenpopulation angelegt, mit Schotter-, Splitt- und Sandflächen, Tothholzelementen, Steinriegeln, Trockenmauern und Gabionen. Diese Flächen fungieren auch als Lebensraum für die seltenen Heuschreckenarten und Nahrungshabitat für die Avifauna. Durch die artenreiche Ruderalvegetation entstehen im Hochsommer in den offeneren Bereichen beeindruckende Blühaspekte.



Abb. 040: Ausgleichsflächen Promenade

Die Ausgleichsmaßnahmen sind bereits größtenteils realisiert, inklusive der weiter entfernten Maßnahmen (Z-Flächen, Deponie Feilheck). Ausstehend sind noch die von über-geordneten Infrastrukturentwicklungen abhängigen Flächen E2-Ost und E2-West (3. Bauabschnitt) an der Eppelheimer Straße, E2-Nord (2. Bauabschnitt) nördlich Eppelheimer Straße und E4 (4. Bauabschnitt).

Die alte Ausgleichsplanung inklusive der angenommenen Individuenzahl an Mauereidechsen bezog sich nur auf die Flächen der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg Bahnstadt – kurz „EGH“. Durch die Entwicklung der nicht der EGH gehörenden Flächen sowie durch Brachflächen mit bestehenden Lebensraumpotenzialen entsteht bei anvisierter baulicher Entwicklung fortwährend neuer Ausgleichsbedarf, der aufgrund der hohen Individuenzahlen der Mauereidechsen nicht mehr gedeckt werden kann. Diesem Bedarf wird durch die sukzessive Realisierung weiterer Maßnahmen Rechnung getragen, welche sowohl außerhalb der Bahnstadt (Fläche am Asternweg und am Ende der Brückenstraße im Pfaffengrund), als auch innerhalb des Rahmenplangebiets (zukünftige Ausgleichsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Nördlich der Eppelheimer Straße“) gelegen sind. Zum Teil wurden auch bestehenden Maßnahmenflächen strukturell aufgewertet (E4 bei Henkel-Teroson, A4 an der Speyerer

Straße, E1 Ost am Tankturm), so dass zusätzliche Kapazitäten für Eidechsen entstehen. Ein weiteres Ziel ist es, Ausgleichsräume auch innerhalb der noch zu entwickelnden Baufelder entstehen zu lassen, so dass ein engerer Bezug zwischen Artenschutz und ortsansässiger Bevölkerung hergestellt wird.

Populationsentwicklung - Genetische Stichprobenanalyse der Mauereidechsen-population

Bereits 2008 wurde der Verdacht geäußert, dass es sich in Heidelberg um eine Hybridpopulation aus gebietsheimischen und gebietsfremden Mauereidechsen-Unterarten handeln könnte. Im Jahr 2021 wurde aufgrund der sich weiterhin stark ausbreitenden Mauereidechsenpopulation eine stichprobenartige Genanalyse an Mauereidechsen durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse sollten als Basis für eine Abstimmung des weiteren Vorgehens mit der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Karlsruhe, dienen. Anhand der Analysen wurde deutlich, dass im Bereich der Bahnstadt weder eine reine einheimische Mauereidechsen-Population (Ostfranzösische Linie), noch eine reine gebietsfremde Population etabliert ist, sondern eine Hybrid-Population mit Individuen der italienischen Südalpenlinie und der Venetien-Linie vorliegt. Dies wird im Übrigen für die gesamte „Rheinschiene“ angenommen. Die Population ist fortschreitend expansiv und hat sich zwischenzeitlich bis in den Heidelberger Süden ausgebreitet (Konversionsfläche Patrick-Henry-Village), wo ehemals lediglich die seltenere Zauneidechse vorkam.

Für zukünftige Vorhaben gilt nach Abstimmung mit dem Regierungspräsidium folgende Vorgabe: Der Fokus liegt auf der Vergrämung von Mauereidechsen in benachbarte geeignete Lebensräume. Umsiedlungen sollen ein Ausnahmefall bleiben. Können weder Vergrämungen, noch Umsiedlungen durchgeführt werden, so besteht unter der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung beim RP Karlsruhe die Möglichkeit im Rahmen einer FCS-Maßnahme eine einheimische Mauereidechsenpopulation in Baden-Württemberg, durch z.B. Pflegemaßnahmen, Habitaterweiterung etc. zu fördern.

Biodiversität und Biotopvernetzung

Die Heidelberger Biodiversitätsstrategie wurde im Jahr 2021 beschlossen (0041/2021/BV). Im Eckpunkt „Städtische Grünflächen und Stadtentwicklung“ ist als Kernziel 2 der „Erhalt und die Förderung der biologischen Vielfalt im innerstädtischen Bereich“ formuliert. Dieses Ziel sollte im Zuge der noch ausstehenden Freiflächenentwicklungen innerhalb der Bahnstadt als wegweisend verstanden werden und als weiteres Argument für strukturelle Vielfalt, extensive gepflegte Flächenanteile und insektenfördernde Artenauswahlen dienen.

Entlang des südlichen Fuß- und Radweges auf den ehemaligen Gleistrassen wurden bereits großflächig lineare Rückzugsräume für Eidechsen und weitere Zielarten der Ausgleichskonzeption geschaffen. Diesem Beispiel folgend und im Sinne der städtischen Biodiversitätsstrategie soll bei der Planung von noch ausstehenden Frei-

flächen die Einbindung von extensiven Grünflächen, Ruderalfluren und Wildstaudenflächen Beachtung finden. Die Vernetzung von Grün- und Blühflächen schafft einen Korridor für Biodiversität und Artenverbreitung. Es ist ferner darauf zu achten, dass sich invasive Arten wie zum Beispiel die Ambrosia nicht ausbreiten. Über stehenden Wasserflächen wie zum Beispiel entlang des Langen Angers ist ein regelmäßiges Monitoring der Ausbreitung der Tigermücke durchzuführen. Für Baumpflanzungen und andere Pflanzstrukturen gilt in der Regel, dass eine Mischung von Arten die Gesamt-Resilienz gegenüber Krankheitserregern und Hitzeschäden erhöht.

Insektenfreundliche Beleuchtung

Das Thema insektenfreundliche Beleuchtung gewinnt immer mehr an Bedeutung. Über das Volksbegehren „Rettet die Bienen“ im Jahr 2019 wurden im Landesnaturschutzgesetz Baden-Württemberg Vorgaben für eine insektenfreundliche Beleuchtung gesetzlich im § 21 im Rahmen des Einsatzes von Beleuchtungsanlagen, Werbeanlagen und Himmelsstrahlern verankert. Die neuen Regelungen sind Ende Juli 2020 in Kraft getreten.

Für öffentliche Straßen, Plätze und Wegen gilt die Umsetzung einer insektenfreundlichen Beleuchtung soweit Anforderungen an die Verkehrssicherheit und der öffentlichen Sicherheit eingehalten werden bereits seit dem 1. Januar 2021. Um- und Nachrüstungen sind bis zum Jahr 2030 vorzunehmen. Mit der Fortschreibung des Rahmenplans wird die Beleuchtung, wo dem rechtlich nichts entgegensteht, insektenfreundlich gestaltet. Wo auf Basis der neuen rechtlichen Vorgaben zum Insektenschutz die vorhandene Beleuchtung noch angepasst werden muss, wird dies sukzessive erfolgen, wenn eine Erneuerung der Anlagen erforderlich wird..

5.7 Energiekonzept Bahnstadt

Für die Bahnstadt wurde 2007 ein Energiekonzept durch das Ingenieurbüro ebök aus Tübingen erstellt. Ziel des Konzepts war die Entwicklung eines klimaneutralen Stadtteils. Schwerpunkte des Konzeptes sind die Minimierung des Heizwärmebedarfs durch Realisierung eines hohen baulichen Energiestandards durch Passivhausauweise und die Optimierung der Wärmeversorgung durch baufeldweisen Anschluss an die Fernwärmeversorgung und den Bau eines Holzhackschnitzelheizkraftwerks. Die Umsetzung des Energiekonzepts ist als Ziel für die entwicklungsrechtliche Genehmigung definiert.

Die Bahnstadt übertrifft dabei die gesetzlichen Vorgaben in Deutschland bei Weitem – vor allem die der bisherigen Energieeinsparverordnung und des seit 2020 gültigen Gebäude Energie Gesetz. Für ihren internationalen Vorbildcharakter ist die Bahnstadt vom Darmstädter Passivhaus Institut mit dem „Passiv House Award 2014“ ausgezeichnet worden. Heidelberg erhielt zudem auch dank der Bahnstadt 2015 im Hauptquartier der Vereinten Nationen in New York den „Global Green City Award“.

Zusätzlich zum Energiekonzept wurde ein Stromsparkonzept erstellt mit dem Ziel die Investoren und Planer zu einer stromsparenden Planung anzuregen.

Passivhausstandard

Vorgaben

Die Bahnstadt ist heute das größte Neubaugebiet in Deutschland, in dem flächendeckend der Passivhaus-(PH)-Standard realisiert wird. Der PH-Standard stellt sicher, dass eine ökologisch verantwortbare und wirtschaftlich vertretbare Energienutzung erfolgt. Er wird konsequent umgesetzt, unabhängig von der Art und Nutzung der Gebäude.

Ein innovatives Qualitätsmanagementsystem stellt sicher, dass die Passivhausbauweise frühzeitig geplant wird. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind die notwendigen Berechnungen einzureichen. Hierzu zählen die Energiebilanz nach PHPP (Passivhaus-Projektierungs-Paket in der aktuellsten Version), ein schlüssiges Luftdichtheitskonzept sowie die Vorlage eines Wärmebrückenkatalogs. Diese Qualitätssicherung erfolgt durch die Fachplaner, wobei das Umweltamt der Stadt Heidelberg und die regionale Klimaschutzagentur KliBA gGmbH eine Unterstützung und Kontrolle der wichtigsten Kriterien vornehmen.

Monitoring

Zur Überprüfung der Ziele eines klimaneutralen Stadtteils wird alle zwei Jahre ein Energieverbrauchs-Monitoring durchgeführt, hierbei werden die Strom- und Wärmeverbrauchsdaten des Stadtteils ausgewertet. Der mittlere Heizwärmebedarf für die untersuchten Baufelder beträgt ca. 18 kWh/m² a. Die Passivhaus-Bauweise führt zusammen mit der Versorgung durch das Holz-Heizkraftwerk in der Bahnstadt zu einer CO₂-Einsparung von 94%.

Betriebsoptimierung

In einer weiteren Untersuchung wurden Auffälligkeiten beim Wärmeverbrauch und der Wärmeleistung analysiert. Es hat sich gezeigt, dass bei einigen Baufeldern ein erhöhter Wärmeverbrauch durch ungünstige Einstellungen von Regelparametern bei Heizungs- und Lüftungsanlagen vorliegt, die leicht zu beheben sind.

Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass in vielen Fällen die tatsächlich benötigte Heizlast nur rund 22 Watt pro Quadratmeter Nutzfläche beträgt, während die tatsächlich installierten Leistungen der Fernwärmeübergabestationen häufig um den Faktor 2-3 überdimensioniert sind.

Diese Ergebnisse sollten Planer bei zukünftigen Bauprojekten berücksichtigen und weniger Leistungsreserven einbauen, um Kosten bei der Fernwärmeübergabestation und im laufenden Betrieb einzusparen.

Photovoltaik

Photovoltaik zur umweltfreundlichen Stromerzeugung wurde in den ersten Jahren der Entwicklung der Bahnstadt mit den Bauherren

diskutiert und empfohlen. Diese Empfehlung hat aber bisher nicht dazu geführt, dass Photovoltaikanlagen in größerer Stückzahl gebaut wurden.

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 22.06.2020 (0158/2020/BV) gilt für die Bahnstadt und andere Heidelberger Konversionsflächen nun eine Solarverpflichtung. Daher wird nun bei allen weiteren Bebauungsplänen eine Solarpflicht als Auflage aufgenommen.

Gleichzeitig gelten die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg gem. § 8 a mit der Pflicht zur Installation von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen und die Verordnung des Umweltministeriums zu den Pflichten zur Installation von Photovoltaikanlagen auf Dach- und Parkplatzflächen (Photovoltaik-Pflicht-Verordnung – PVPf-VO) für alle Bauanträge ab dem 01.01.2022.

6. Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
BauGB	Baugesetzbuch
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
ehem.	ehemalige
etc.	et cetera
e.V.	eingetragener Verein
EW	Einwohner
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FNP	Flächennutzungsplan
GFZ	Geschossflächenzahl
ggf.	gegebenenfalls
i.d.R.	in der Regel
insb.	insbesondere
i.V.m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
lf.	laufende
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSS	Monitoring Soziale Stadtentwicklung
MUR	Mobiler Unterrichtsraum
Nr.	Nummer
NVZ	Nahversorgungszentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkt.	Punkt
PV	Photovoltaik
s.	siehe
teilw.	teilweise
TöB	Träger öffentlicher Belange
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abb. 001: Orthobild 1998	7
Quelle: Stadt Heidelberg	
Abb. 002: Luftaufnahme 2010	7
Quelle: Kay Sommer	
Abb. 003: Luftaufnahme 2011	8
Quelle: Kay Sommer	
Abb. 004: Luftaufnahme 2013	8
Quelle: Kay Sommer	
Abb. 005: Luftaufnahme 2016	9
Quelle: Kay Sommer	
Abb. 006: Luftaufnahme 2021	9
Quelle: Kay Sommer	
Abb. 007: Darstellung Nutzungsmischung	10
Quelle: Kay Sommer, Christian Buck Nachbearbeitung: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 008: Darstellung Einwohnerentwicklung	11
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik Heidelberg	
Abb. 009: Darstellung Durchschnittsalter	11
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik Heidelberg	
Abb. 009: Darstellung Durchschnittsalter	11
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik Heidelberg	
Abb. 010: Panorama Stadtkante	14
Quelle: Christian Buck	
Abb. 011: Konkretisierung Rahmenplanung Die Stadtkante	15
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 012: Konkretisierung Rahmenplanung Campus am Zollhofgarten	16
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 013: Konkretisierung Rahmenplanung Zwischen Montpellier- und Czernybrücke	17
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 014: Visualisierung Innenhof „City Lounge“ Architekturbüro AP-Space	18
Quelle: Hahale GmbH	
Abb. 015: Visualisierung Europaquartier Gustav Zech Stiftung	19
Quelle: Gustav Zech Stiftung	
Abb. 016: Foto Baustelle Europaplatz 2021	20
Quelle: Christian Buck	
Abb. 017: Visualisierung Czernyquartier Mäckler Architekten	21
Quelle: Office First Immobilien	
Abb. 018: Visualisierung Montpellier-Carré AP88	22
Quelle: Erhard und Stern	
Abb. 019: Visualisierung Baufeld C4 Kreer Development	25
Quelle: Kreer Development	

Abb. 020: Konkretisierung Rahmenplan Kopernikusquartier	26
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 021: Plangebiet südlich der Eppelheimer Straße	26
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 022: Arbeitsmodell südlich der Eppelheimer Straße Eike Becker Architekten	26
Quelle: Eike Becker Architekten	
Abb. 023: Konkretisierung Rahmenplan Südlich der Eppelheimer Straße	27
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 024: Bauvorhaben „Meilenstein“	28
Quelle: Christian Buck	
Abb. 025: Konkretisierung Rahmenplan Nördlich der Eppelheimer Straße	30
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 026: Westlicher Bahnstadteingang und Spitzes Eck	33
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 027: Stellwerk 5	34
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 028: Tankturm	35
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 029: Baumpflanzungen Promenade	36
Quelle: Christian Buck	
Abb. 030: Schwetzingener Terrasse	38
Quelle: Christian Buck	
Abb. 031: Pfaffengrunder Terrasse und Gadamerplatz	38
Quelle: Christian Buck	
Abb. 032: Zollhofgarten	39
Quelle: Christian Buck	
Abb. 033: Kopernikusplatz Konzeptskizze KUULA	40
Quelle: KUULA Landschaftsarchitekten	
Abb. 034: Platz am Wasserturm Konzeptskizze KUULA	41
Quelle: KUULA Landschaftsarchitekten	
Abb. 035: Auftaktraum Montpellierbrücke Visualisierung GDLA	42
Quelle: Gornik Denkel Landschaftsarchitektur	
Abb. 036: Visualisierung Europaplatz POLA Landschaftsarchitekten	43
Quelle: Gustav Zech Stiftung	
Abb. 037: Bereich der angestrebten Netzunterbrechung Langer Anger	45
Quelle: Christian Buck	
Abb. 038: Haltestelle Hauptbahnhof Süd	47
Quelle: Christian Buck	
Abb. 039: Baumbestand östlich der Einsteinstraße	51
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg	
Abb. 040: Ausgleichsflächen Promenade	54
Quelle: Christian Buck	

Unbeschriftete Abbildungen

Pfaffengrunder Terrasse	12
Quelle: Christian Buck	
Langer Anger	13
Quelle: Christian Buck	
Konferenzzentrum	16
Quelle: Gustav Zech Stiftung	
Zentraler Bereich	23
Quelle: Christian Buck	
Fitnesscenter	29
Quelle: Pfitzenmayer Fitnessstudios	
Wasserturm	35
Quelle: Christian Buck	
Dachbegrünung	52
Quelle: Christian Buck	

Quelle aller weiteren Abbildungen: Stadtplanungsamt Heidelberg.