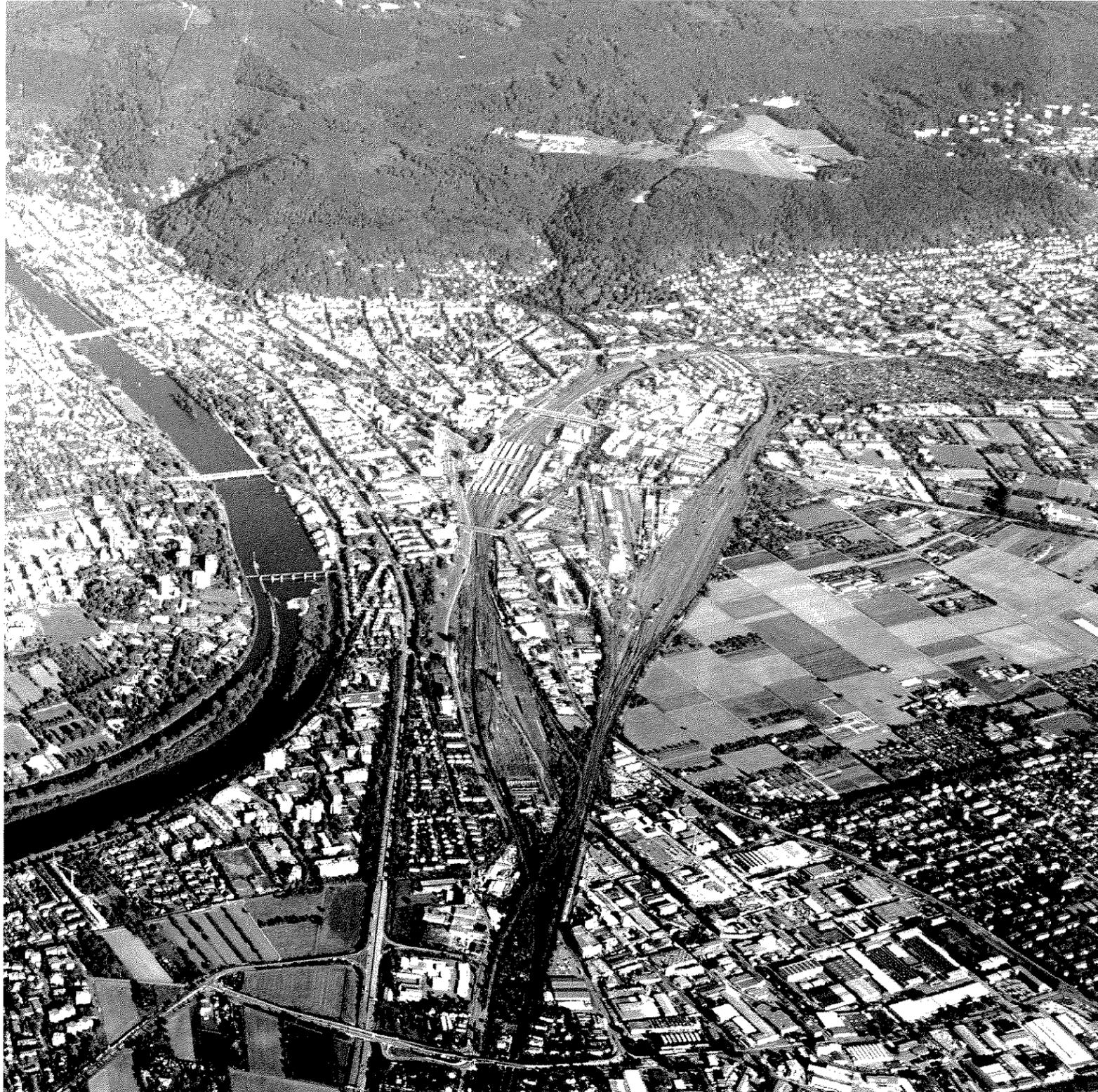




STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG HEIDELBERG BAHNSTADT

ABSCHLUSSBERICHT - KURZFASSUNG - Mai 2003

## BESTAND



Auftraggeber: aurelis real estate GmbH & Co. KG  
Güteramtsstraße 2 69115 Heidelberg

Entwurf: Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA  
Prof. K. Trojan Dipl.-Ing. V. Trojan  
Heinrichstraße 2 64283 Darmstadt

Mitarbeit: C. Wilkens, V. Ihm, R. Holubek

Fachplanung: R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Ingenieure für Verkehrsplanung  
Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt

Mitarbeit: M. Müller, H. Rückeis

GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten  
Grüner Weg 21 34117 Kassel

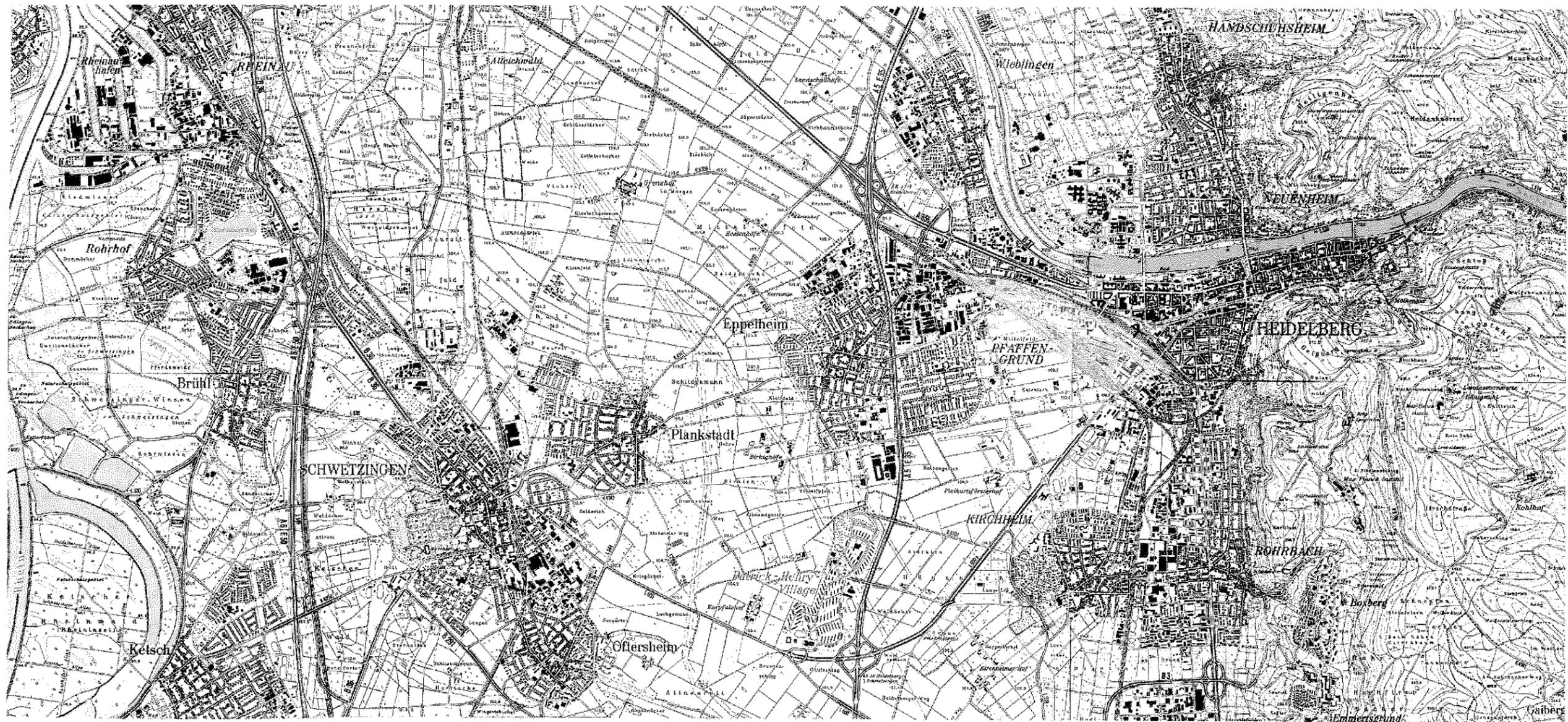
Mitarbeit: U. Aufmkolk, R. Nagies

© Trojan + Trojan



INHALT

1. Planungsvorgaben und Ziele	5		
2. Städtebaulicher Rahmenplan	6		
2.0. Erläuterungen	6		
2.0.1 Stadtgrundriß	6		
2.0.2 Stadtfunktion und Quartiere	6		
2.0.3 Stadträume und Baustruktur	7		
2.0.4 Verkehr	7		
2.0.5 Grünordnung und landschaftliche Einbindung	7		
Pläne und Modellfotos:			
2.1 Gesamtkonzept	8		
2.2 Illustrationsplan	9		
2.3 Nutzungskonzept	10		
2.4 Konzept öffentlicher Raum	11		
2.5 Verkehrsführungskonzept	12		
2.6 Schienennetz ÖPNV	13		
2.7 Stadtmodelle	14		
3. Quartiere, Stadträume und Baustruktur	16		
3.1 Versorgungsschwerpunkt Bahnhofplatz Süd	16		
3.2 Dienstleistungsquartier am Czernyplatz	17		
3.3 Gewerbe, Dienstleistungen und Fachmärkte am Eppelheimer Dreieck	18		
3.4 Stadtteilmitte am Gadamer Platz	19		
3.5 Mischquartier am Zollhofgarten	20		
3.6 Wohnterrassen am Park	21		
Stadtlandschaft (Visualisierung)	22		
<i>Die folgenden Inhalte sind Bestandteil der Langfassung , die den Fraktionen vorliegt:</i>			
4. Fachplanung Verkehr	22		
4.0 Erläuterungen	22		
4.0.1 Grundlagen	22		
4.0.2 Verkehrsaufkommen	22		
4.0.3 Straßennetz	23		
4.0.4 Fußgänger und Radfahrer	23		
4.0.5 ÖPNV-Erschließung	23		
Pläne:			
4.1 Straßenquerschnitte	25		
4.2 Vorentwürfe von Straßenabschnitten und Knotenpunkten mit Erläuterung	26		
4.2.1 Bereich Czernyring / Montpellierbrücke	26		
4.2.2 Bereich Henkel Teroson-Straße	27		
4.2.3 Bereich Eppelheimer Straße / Grüne Meile	27		
5. Fachplanung Freiraum, Landschaft und Ökologie	28		
5.0 Erläuterungen	28		
5.0.1 Grün- und Freiflächenkonzept	28		
5.0.2 Vernetzung	28		
5.0.3 Ökologie / Eingriff - Ausgleich	29		
5.0.3.1 Einleitung	29		
5.0.3.2 Bestandsbeschreibung	29		
5.0.3.3 Bestandserhaltung	29		
		5.0.3.4 Stadtklima und Regenwasserversickerung	29
		5.0.3.5 Eingriffs- / Ausgleichsbilanz	30
		Pläne:	
		5.1 Landschaftliche Einbindung	31
		5.2 Grünordnung	32
		5.3 Versiegelungsgrad nach Nutzungsarten	33
		5.4 Erhalt und Aufwertung	34
		5.5 Bewertung der Schutzgüter, Bestand und Planung	35
		5.5.1 Bodenpotential	35
		5.5.2 Wasserpotential	35
		5.5.3 Klimapotential	36
		5.5.4 Arten- und Biotopschutzpotential	36
		5.5.5 Stadtbild- und Erlebnispotential	37
6. Städtebauliche Kennziffern, Berechnungen, Kostenangaben	38		
6.0 Erläuterungen und Tabellen	38		
		Pläne:	
		6.1 Grundlagenplan	40
		6.2 Städtebauliche Kennziffern der Baufelder	41
 ANHANG			
		Bericht des Stadtplanungsamtes zu Einordnung und Koordination der vorliegenden Rahmenplanung und zum weiteren Verfahren	42
I.	Organigramm zum Planungsverfahren		42
II.	Planungsrelevante Vorgaben		43
	A. Vorgaben aus übergeordneten gesamtstädtischen Planungen		43
	A.1 Der Stadtentwicklungsplan 2010		43
	A.2 Das Modell Räumlicher Ordnung (MRO)		43
	A.3 Das Siedlungsstrukturkonzept (SSK)		44
	A.4 Das Freiflächenstrukturkonzept (FSK)		45
	A.5 Der Umweltplan		46
	A.6 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)		46
	B. Vorgaben aus weiterführenden fachlichen Stellungnahmen im Rahmen der Wettbewerbsauslobung		47
	B.1 Nutzungsprogramm		47
	B.2 Einzelhandelsuntersuchung (Acocella)		47
	B.3 Lärmschutzgutachten (Kohnen)		48
	B.4 Altlasten		48
	B.5 Denkmalschutz		49
III.	Realisierung und Umsetzung der Rahmenplanung		50
	A. Status der Rahmenplanung		50
	B. Bauleitplanung		50
	C. Realisierungsabschnitte		50
	D. Fachgutachten		50
	E. Umweltverträglichkeitsstudie		50
	F. Freimachung der Flächen		51
	G. Rahmenvereinbarung		51
	Plan: Entwicklungs- / Realisierungsabschnitte		52



LAGEPLAN, AUSCHNITT AUS TOPOGRAFISCHER KARTE, REPRODUKTIONSMAßSTAB M. 1 : 50.000

## 1. PLANUNGSVORGABEN UND ZIELE

Das Gebiet der neuen Bahnstadt befindet sich an zentraler Stelle im Stadtgebiet. Das Projekt umfaßt die Flächen südlich des Hauptbahnhofs bis hin zum Pfaffengrund, die heute einerseits mit einzelnen Gewerbebetrieben, Übergangsnutzungen und Brachflächen, zu erheblichen Teilen aber mit nicht mehr benötigten Bahnanlagen besetzt sind. Mit insgesamt 116 ha ist dieses Gebiet größer als die gesamte Altstadt.

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt gemeinsam mit der aurelis real estate GmbH & Co. KG als Eigentümerin der Bahnareale, hier einen neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung wie sie im Stadtentwicklungsplan 2010 festgelegt ist, zu verwirklichen. Ziel ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Die Infrastruktur soll sowohl lokale, gesamtstädtische als auch überörtliche Aufgaben erfüllen. (Weitere Ausführungen dazu im Anhang II.)

Trotz der zentralen und verkehrsgünstigen Lage ist das Gebiet der Bahnstadt aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren heute nur ein relativ günstiger Standort und im Stadtgefüge nicht wahrnehmbar. Zu diesen Barrieren gehören Gleisanlagen, durch militärische Nutzungen belegte Grundstücke (vor allem gegenüber des Hauptbahnhofs) und mangelnde Verknüpfungen mit den benachbarten Quartieren. Die Südstadt und der Stadtteil Bergheim grenzen unmittelbar an, der Hauptbahnhof liegt in unmittelbarer Nachbarschaft, ist jedoch heute nicht direkt erreichbar.

Verschiedene Veränderungen haben die Neuordnung des städtebaulich hochwertigen Geländes ermöglicht: Die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, weite Teile Ihrer Anlagen aufzugeben, freiwerdende Flächen der US-Army und der Nato infolge der Truppenreduzierung in Europa sowie neue Investitionen von Unternehmen im Umfeld des Hauptbahnhofs.

Mit der Bahnstadt wird in Heidelberg erstmals seit Gründung des Emmertsgrundes Ende der 60er Jahre wieder ein neuer Stadtteil geplant und gebaut. Doch im Gegensatz zu den städtebaulichen Leitideen früherer Jahre soll der neue Stadtteil weder Vorstadt- noch Siedlungscharakter haben, sondern ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden. Neben Büro- und Gewerbeflächen für 7.000 Arbeitsplätze, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen sollen vor allem Wohnungen für 5.000 bis 5.500 Einwohner entstehen. Damit ist die Bahnstadt als größte zusammenhängende Konversionsfläche innerhalb Heidelbergs die zentrale Stadtentwicklungschance und Aufgabe für die Zukunft.

Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung für den neuen Stadtteil ist der Siegerentwurf des 2001 durchgeführten städtebaulichen Realisierungswettbewerbs, der in enger Abstimmung mit der Verwaltung, fachlich koordiniert durch das Stadtplanungsamt, hier in seinen Grundzügen vorgestellt wird.

Für die Planung der Bahnstadt wurden von der Stadt Heidelberg bereits in der Auslobung des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs (welcher seinerseits auf umfassenden gesamtstädtischen Planungen sowie Einzelgutachten für die Bahnstadt basierte) folgende Planungsvorgaben und Ziele gesetzt:

- Die Bahnstadt soll ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) werden.
- Entsprechend der Größe des neuen Stadtteils wird eine Gliederung in eigenständige Stadtquartiere angestrebt, die sich in Funktion, Baustruktur und der Typologie öffentlicher Räume unterscheiden.
- Vorgabe ist ein nachhaltiger Städtebau, dessen Bebauung und Freiräume für mehrere Generationen und unterschiedliche Nutzungsansprüche geeignet sind.
- Trotz leistungsfähiger Hauptverkehrsstraßen und einem hohen Anteil an gewerblicher Nutzung muss ein durchgrünter, klimatisch ausgeglichener Stadtteil entstehen.

- Der neue Stadtteil ist für urbane Lebensformen zu planen, d.h. es soll eine vielfältige, lebendige Nutzungsmischung auf Grundlage von dafür geeigneten Stadträumen und Baustrukturen entstehen.
- Baustruktur und Freiräume sollen von hoher Nutzungs- und Gestaltqualität sein, die mittels spezifischer Steuerungsinstrumente für alle Bauvorhaben einzufordern ist.
- Für die Realisierung des Projektes sind flexible Planungs- und Steuerungsinstrumente aufzuzeigen, die Handlungsspielräume für im Vorfeld nicht absehbare Entwicklungen und Chancen offen halten.

Der Rahmenplan wurde auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses und der Empfehlungen des Preisgerichts in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und in Abstimmung mit aurelis entwickelt. Die Planung wurde zum Jahresende 2002 in den städtischen Gremien als Zwischenbericht vorgestellt und ist entsprechend dem damaligen Votum in folgenden Aussagen überarbeitet worden:

- Um die erforderlichen Flächen für Ersatzstandorte der zu verlagernden Fachmärkte bereitstellen zu können, wurden die Bauflächen zwischen der nordwestlichen Bahnrandstraße und der Eppelheimer Straße vergrößert, in dem die Bahnrandstraße unmittelbar bis an das Bahnbetriebswerk gelegt wurde. Die Baustruktur wurde entsprechend den Nutzungsanforderungen geändert.
- Seitens der Bahn (DB-Netz) wurde der endgültige Umgriff für die Abstellanlage der S-Bahn festgelegt und in die Planung integriert.
- Weiter wurde in Abstimmung mit DB-Netz die Lage eines neuen Stellwerks im Bereich des Hauptbahnhofs entschieden und die Bahnrandstraße in diesem Bereich entsprechend trassiert.
- Die Verkehrsplanung für die Bahnrandstraße im nordwestlichen Bereich des Planungsgebiets wurde dahingehend geändert, dass ein zusätzlicher Straßenanschluss unmittelbar an die Henkel-Teroson-Straße erfolgt, so dass die Eppelheimer Straße vom Gewerbeverkehr entlastet wird. Damit erhält auch der mögliche Regionalterminal mit der Bahnrandstraße einen direkten Anschluss über den Rittel zur Autobahn.
- Zur Erhöhung des Wohnanteils wurde die Bebauung an der Südseite des Zollhofquartiers nicht mehr als Mischgebiet, sondern als Allgemeines Wohngebiet definiert. Aus dem gleichen Grund wurde der mögliche zweite Schulstandort vom Spitzen Eck (Baufeld SE 2) an die Nordseite des Gadamer Platzes in den Bereich der Dienstleistungsflächen des Czerny-Quartiers (Baufeld C5) verlegt, so dass der bisherige Standort für Mischnutzung mit Wohnen festgeschrieben wird.
- Als Vorgabe für den noch aufzustellenden Landschaftsrahmenplan Pfaffengrund wurden die Standorte und Flächenanforderungen für Spiel- und Freizeiteinrichtungen präzisiert bzw. lokalisiert.
- Für die Feuerwehr wird zusätzlich der Ersatzstandort auf der anderen Seite der Speyerer Straße ausgewiesen.

Der Rahmenplan ist Vorlage für eine Beschlussfassung durch die Gemeinde als Selbstbindungsplan und wird damit Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung. Weiter wird er Bestandteil der Rahmenvereinbarungen mit aurelis und der damit gekoppelten Durchführungsstrategie.

Anmerkungen:

- Gegenstand des städtebaulichen Rahmenplans ist ausschließlich der im nebenstehenden Plan gekennzeichnet Geltungsbereich. Alle darüber hinausgehenden Planungsaussagen insbesondere für das Landschaftsgebiet Pfaffengrund sind Planungsempfehlungen für andere Verfahren, wie z.B. den noch ausstehenden Landschaftsrahmenplan für den Pfaffengrund.
- Zur Kennzeichnung und Erläuterung von Planungsaussagen enthält der Rahmenplan Namensgebungen für Straßen, Wege, Plätze und Quartiere. Diese sind "Arbeitsnamen" der Entwurfsverfasser und noch in keiner Weise verbindlich. So wurden z.B. der zentrale Platz und die Wege, die aus der Bahnstadt in die Landschaft führen nach Heidelberger Geisteswissenschaftlern benannt, dem Politologen Sternberger, dem Historiker Albertini und dem Philosophen Gadamer. Anlass hierzu war die öffentliche Diskussion in Heidelberg, einen Stadtraum nach Gadamer zu benennen.

## 2. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

### 2.0 ERLÄUTERUNGEN

Das Areal ist geprägt von den bahntechnischen Anlagen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, deren fließende Linien von Gleisen und Betriebsflächen die morphologische Situation der ursprünglichen Flusslandschaft weitergeführt haben. Räumliche Leitgedanke des Entwurfs ist es, für die neue Bahnstadt die topographische Situation und die bisherige Ordnung zum konstituierenden Element der neuen Stadtstruktur zu machen.

Leitbild für die Bahnstadt ist ein urbaner Stadtteil, der in seiner räumlichen, funktionalen und gestalterischen Vielfalt in der Tradition der europäischen Stadt steht. Seine Grundlage ist ein nachhaltiger und ökologisch orientierter Städtebau, d.h. dass Stadtgrundriss, Stadträume und Baustruktur für mehrere Generationen und wechselnde Nutzungsanforderungen tragfähig sind.

#### 2.0.1 STADTGRUNDRISS

In der Übersetzung von Topographie und Gleislinien zu Stadträumen und der Betriebsanlagen zu Baufeldern entsteht eine spezifische Stadtfigur, die die bahntechnische Geschichte im Stadtgrundriss verankert und räumlich ablesbar macht. Traversierende Wegeführungen vom Neckar und von der Innenstadt zu dem im Südwesten angrenzenden Landschaftsraum gliedern die Stadtfigur in Quartiere und stellen als geradlinige Raumfugen die verbindenden Weg- 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 zukünftige Quartierschwerpunkte.

Im angrenzenden - z.Zt. noch in politischer Diskussion befindlichen - Landschaftspark Pfaffengrund soll der historische Weg von Heidelberg zum Schwetzingen Schloss durch die einmündenden Wegeführungen und Sichtbezüge wieder zur übergeordneten Raumachse werden.

#### 2.0.2 STADTFUNKTION UND QUARTIERE

Die neue Bahnstadt ist als urbaner Stadtteil konzipiert und aufgrund seiner Größe in Stadtquartiere unterteilt. Diese haben je nach Standort und Umfeld verschiedene Stadtfunktionen und eine entsprechend unterschiedliche Baustruktur, Dichte und Durchgrünung. Dabei wird Wert auf eine ausgeglichene Sozialstruktur gelegt.

Gleichsam als Rücken, die Belastungen von Bahn und Hauptverkehrsstraßen abschirmend, entstehen im Norden gewerbliche Bauflächen und Arbeitsplatzschwerpunkte. Nahtstelle zur Kernstadt ist der nach Süden erweiterte Bahnhof, der räumlich und funktional die Verankerung des neuen Stadtteils zur Innenstadt leistet. Beidseits des Bahnhofs entstehen um den Czerny-Platz und am Montpellier-Platz Dienstleistungs- und Büroquartiere. Die Eppelheimer Straße wird zu einem urbanen Dienstleistungs- und Gewerbequartier mit Schwerpunkten am Czernyplatz und Eppelheimer Dreieck weiterentwickelt.

Im Süden des Stadtteils liegen die Wohnquartiere auf der Landschaftsterrasse am Pfaffengrund sowie das aufgelockerte Wohngebiet Am Diebsweg. Bindeglied zwischen Wohnen und Arbeiten und Standort der stadtteilbezogenen Versorgungseinrichtungen ist das Quartier um den Zollhofgarten mit einer urbanen Mischnutzung von Diensten, Versorgung, Büros und Wohnen.

An den Schnittstellen von Hauptverkehrsstraßen und den traversierenden Hauptfuß- und Radwegen liegen Quartiersplätze, denen in der Regel auch Straßenbahnhaltestellen zugeordnet sind, und in deren Randbebauung sich einzelne Läden und Dienstleistungen ansiedeln können. (Bäcker, Reinigung, Cafés usw.)

Analog zum Stadtgrundriss entstehen unterschiedliche Stadtquartiere mit spezifischer Bau- und Nutzungsstruktur, auf Quartiersplätze als eigenem Mittelpunkt ausgerichtet:

- Der Bahnhofplatz Süd ist Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und wird von Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung flankiert.
- Der Montpellierplatz ist Schwerpunkt der umgebenden Technologie- und Dienstleistungsnutzungen der Speyerer Straße und dem östlichen Czernyring.
- Das Czernyquartier ist Dienstleistungsstandort und auf den Czerny-Platz am Brückenkopf orientiert.
- Das Eppelheimer Dreieck ist Nahtstelle und Schwerpunkt unterschiedlicher Gewerbegebiete (Eppelheimer Straße für stadtverträgliches Gewerbe und Dienstleistungen, Fachmarktzentrum, Bahnrandstraße, Dienstleistungsbebauung am Eppelheimer Kopf).
- Das Zollhofquartier mit dem Zollhofgarten ist Misch- und Wohngebiet, in dessen Nordrand die Versorgungseinrichtungen der Grünen Meile integriert sind. Das Spitze Eck ist Focus der umgebenden Wohn- und Gewerbeflächen.
- Die Wohnterrassen am Landschaftspark sind Wohngebiete mit den zum Park orientierten Terrassenplätzen, die auch die Kindergärten aufnehmen sowie einzelne Dienstleistungen.
- Das Wohngebiet Am Diebsweg hat einen internen Quartiersplatz.

Es werden zwei Standorte für Schulen ausgewiesen. Einen besonderen Standort hat die Grundschule, die aufgrund des Bedarfs von eigenen Sportanlagen und Freiflächen dem nördlichen Pfaffengrund zugeordnet und von allen Wohngebieten ohne Querung von Hauptverkehrsstraßen erreichbar ist. Es gibt einen zweiten möglichen Standort für eine stadtteilinterne Schule (d.h. ohne Sportflächen) welcher auch für eine private Ganztagschule geeignet wäre. Die Kindertagesstätten liegen verteilt auf unterschiedliche Wohngebiete und sind jeweils begrünten Quartiersplätzen zugeordnet. Größere Freizeitflächen sind im Landschaftspark Pfaffengrund vorgesehen, während kleinere Spiel- und Bewegungsräume in zahlreichen innerstädtischen Grünflächen integriert sind.

Das Nahversorgungszentrum des neuen Stadtteils ist die Nahtstelle von Wohnen zu Arbeiten entlang der Grünen Meile, ergänzt durch den Bahnhofplatz Süd, der als Standort für zentrale Versorgungseinrichtungen und Unterhaltungsangebote ausgewiesen ist. Unterhalb des Bahnhofplatz Süd liegen große öffentliche Tiefgaragen mit Erschließung von der Bahnrandstraße.

Die Fachmärkte im Nordwesten der Eppelheimer Straße sind sowohl von der Bahnrandstraße als auch vom Eppelheimer Dreieck (mit Straßenbahnhaltestelle) erschlossen.

Stadträumliche und gesellschaftliche Mitte des neuen Stadtteils ist das Bürgerschaftliche Zentrum am Gadamer Platz (Ökumenisches Zentrum, Stadtteilbücherei, Veranstaltungs- und Sozialräume), das durch weitere soziale, kulturelle und gewerbliche Dienstleistungen im Umfeld des Platzes ergänzt werden kann.

### 2.0.3. STADTRÄUME UND BAUKONSTRUKTUR

Stadtgrundriss und Verkehrsfunktion zeigen ein hierarchisches Netz von Straßen und Wegen, in dem jeder Straßenraum durch Straßenprofil, Bauweise, Stadtgrün und Sichtbezüge sein besonderes räumliches Erscheinungsbild erhält. Im Schnittpunkt der großen Stadtstraßen mit den traversierenden Wegeverbindungen liegen Plätze von jeweils spezifischem Grundrisszuschnitt, so daß in der Überlagerung von Funktion und Gestalt Stadträume mit jeweils individuellem Charakter entstehen.

Während der Stadtgrundriss den öffentlichen Raum und analog zu den Standortbedingungen die Stadtfunktion fest schreibt, sind Bauweise und Nutzung der Baufelder variabel. Grundsätzlich werden nutzungsflexible, nachhaltige Baustrukturen angestrebt, die in Bautypologie und Umfeldqualität für mehrere Generationen unterschiedlicher Nutzer geeignet sind.

Der Stadtgrundriss definiert im Straßen- und Wegenetz große Baufelder, für die je nach Funktion unterschiedliche Bautypologien und Bauformen vorgesehen sind:

- Regelbebauung sind große Gebäudeeinheiten als Blockrandbebauung oder Gebäudeensemble, die sowohl als Gesamtanlage als auch in Einzelgebäude unterteilt realisiert werden können.
- Kleine Einzelbausteine mit betont individueller Architektur sollen spezifische Nutzungen und Bautypologien charakterisieren (Gewerbelofts, Firmensitze, Servicewohnungen, Hotels, Lofts für kombiniertes Wohnen und Arbeiten).
- Für großflächige Gewerbenutzung (Fachmärkte) werden Flächen für Sonderbauformen ausgewiesen.
- Öffentliche Einrichtungen sind dezidierten Standorten mit Sonderbauformen zugewiesen.

Die Regelhöhe der Bebauung an den Hauptverkehrsstraßen beträgt 5 Geschosse, im zentralen Zollhofquartier 4 bis 6, und zum Landschaftspark 3 bis 5 Geschosse.

In der Sichtachse von Straßenbrücken und Hauptstraßen, an Stadtteileinfahrten und in fernwirksamen Stadtansichten sind punktuell höhere Gebäude vorgesehen. Generell sollte der Spielraum gegeben werden, dass z.B. für publikumsfrequentierte Nutzungen individuelle Sonderbauformen möglich sind, die von der Regelbebauung des Umfelds abweichen und eine hohe Außenwirkung haben.

Ergänzend zum städtebaulichen Rahmenplan, der das neue Stadtgebiet auf Grundlage des Vermessungsplans als Illustrationsplan (Dachaufsicht) darstellt, vermitteln die Stadtmodelle einen räumlichen Eindruck von möglichen Bauvolumen, Stadträumen, Sichtbezügen, Stadtansichten und Landschaftselementen.

### 2.0.4 VERKEHR

Grundlage des Verkehrskonzepts ist die Entlastung der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen Eppelheimer Straße und Czernyring durch die neue Bahnrandstraße, die den Autobahnanschluss am Rittel mit der Czerny- und der Montpellierbrücke verbindet und die Möglichkeit eines langfristigen Anschlusses an einen Königsstuhltunnel offen hält. Die Bahnrandstraße liegt auf Höhenlage der Gleise, unterfährt die vorhandenen Bahnbrücken und kann den südlichen Bahnhofsbereich von dieser unteren Straßenebene erschließen und andienen.

Die Stadtteilmitte um den Zollhofgarten wird von Sammelstraßen und Straßenbahnlinien tangiert und ist im Innenbereich verkehrsfrei. In die Wohnquartiere am südwestlichen Stadtrand führen verkehrsberuhigte Wohnstraßen.

Neue Straßenbahnlinien erschließen den Stadtteil und binden auch den südlichen Bahnhofsbereich an. Die Erschließung der Bahnstadt im ÖPNV erfolgt durch Straßenbahnlinien, die in der Grünen Meile über eine neue Schienennetzverbindung ("Bahnstadtachse") zwischen der Eppelheimer Straße und der Montpellierbrücke – mit Verknüpfung der Eisenbahn am südlichen Bahnhofsbereich – geführt werden. Aufgrund eines den Rahmenplan begleitenden ÖPNV-Gutachtens (R+T und Partner, Oktober 2002) konnte die Trassenführung der Straßenbahn im Bereich der Bahnstadt und im Bahnhofsbereich (ohne zusätzliche ÖPNV-Brücke) entschieden werden.

### 2.0.5 GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTLICHE EINBINDUNG

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeldqualität geben. Mit dem straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, der Grünfläche des Gadamer Platzes, dem Zollhofgarten und kleineren Quartiersplätzen erhält der Stadtteil ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen. Besonderheit ist die durchgehende Landschaftsterrasse über dem Pfaffengrund, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet.

Neue Wegeverbindungen und zusätzliche Fuß- und Radwegbrücken über die Hauptverkehrsstraßen und die Bahn vernetzen die Bahnstadt großräumig mit dem Wegenetz der umgebenden Stadt- und Landschaftsgebiete.

Alle Straßenräume erhalten durch Straßenbäume oder Vorgärten eine durchgehende Begrünung. Besonderheit ist die Grüne Meile, in der die mittige Straßenbahn im Rasenbett mit beidseitigen Bäumen geführt wird.

Die Bauflächen werden durch Vegetation und große Bäume strukturiert. Blockrandbebauungen und Baucluster in Wohn- und Mischgebieten haben grüne Binnenbereiche, während die gewerblichen Bauflächen durch Vorgärten und bei offener Bauweise durch Grenzbäume eine im Straßenbild wirksame Begrünung erhalten.

Der Lage am Pfaffengrund Ost verdankt die Bahnstadt ihre außergewöhnliche Standortqualität.

In der Überlagerung der vorhandenen Feldwege mit den geometrischen Linien der neuen Wegführungen aus der Bahnstadt in den Landschaftspark kann auch der historische Weg zum Schwetzingen Schloss wieder zur übergeordneten Raumachse werden, in die alle Wegführungen münden.

2.1 GESAMTKONZEPT







STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG  
HEIDELBERG 'BAHNSTADT'

2. STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Stand: 08.05.03

2.3 NUTZUNGSKONZEPT

LEGENDE

- Büro und Dienstleistungen, Kerngebiet
- Büro und Dienstleistungen mit Wohnanteil 10 %
- Stadtverträgliches Gewerbe, Fachhandel, Dienstleistungen und Büros
- Mischnutzung mit Wohnen
- Urbanes Wohngebiet
- Wohngebiet
- Zentrale Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen
- präferierte Standorte für Versorgung und publikumsfrequentierte Dienste im EG
- Öffentliche Einrichtungen:
  1. Bürgerschaftliches Zentrum
  2. Bedarfsfläche für Bildungseinrichtungen (Schule, Universität)
  3. Grundschule mit Turnhalle und Sportfläche
  4. Kinderlebensstätten
  5. Betriebswerk: Dienstleistung / Handel / Kultur
  6. Freizeitflächen
    - 6a. Eppelheimer Kopf: Sportabzeichen
    - 6b. Speyerer Kopf: mittelfristig Übernahme US-Sportanl.
    - 6c. Freilufthalle
    - 6d. Finnenbahn
  7. Feuerwehr
- Grünflächen

Auftraggeber: aurells Management GmbH  
Güteramtsstraße 2 69115 Heidelberg

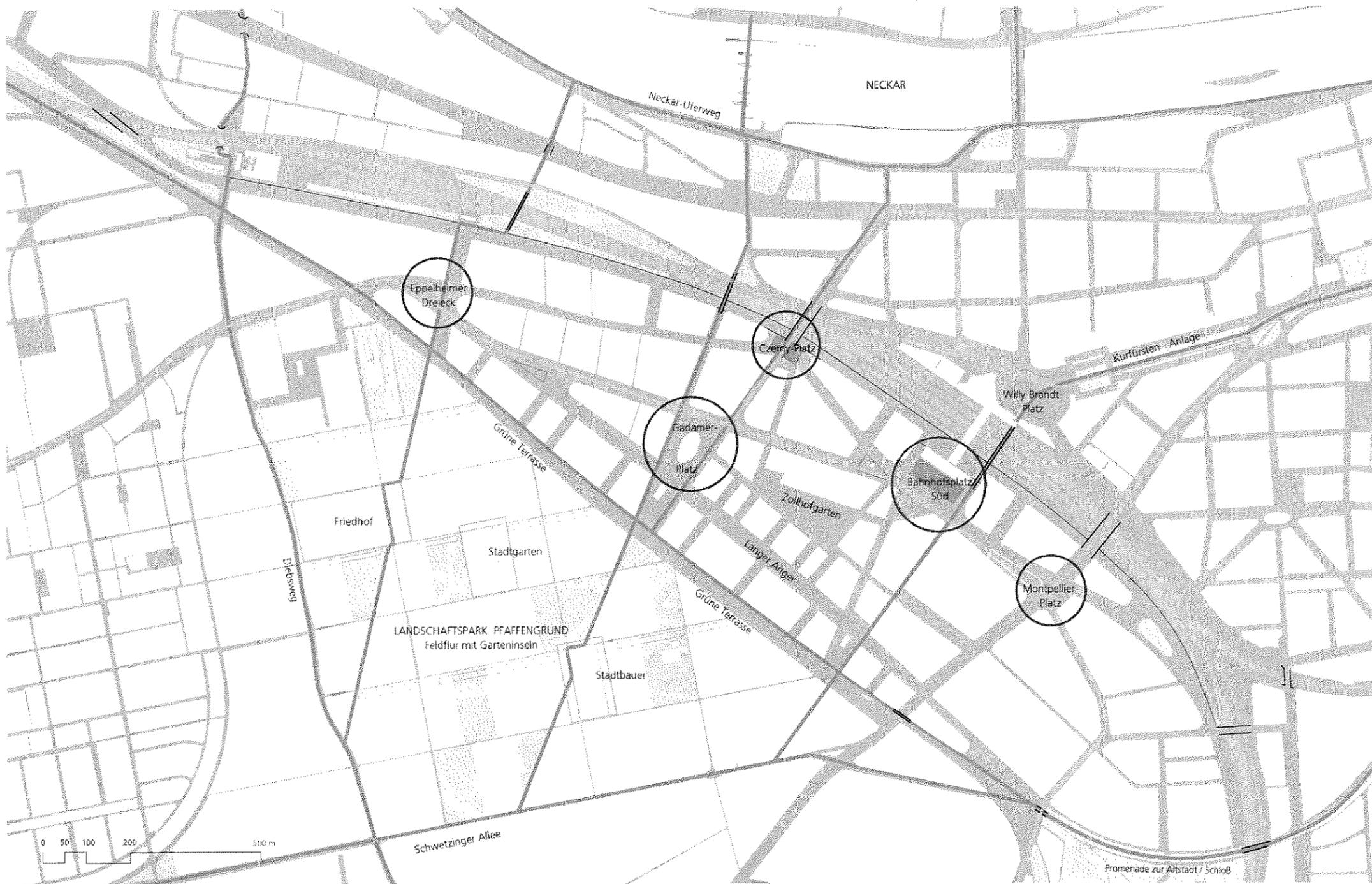
Entwurf: Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA  
Prof. K. Trojan Dipl.-Ing. V. Trojan  
Helrichstraße 2 64283 Darmstadt

Fachplanung: R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Ingenieure für Verkehrsplanung  
Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt

GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten  
Grüner Weg 21 34117 Kassel

(c) Trojan+Trojan

Stadt Heidelberg | Stadtplanungsamt



STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG  
HEIDELBERG BAHNSTADT

2. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN Stand: 12.05.03  
2.4 KONZEPT ÖFFENTLICHER RAUM

LEGENDE

-  Öffentlicher Raum
-  Hauptfuß- und Radweg
-  Öffentliche Grünanlagen
-  Stadtplatz
-  Stadtgarten im geplanten Landschaftspark Pfaffengrund (Empfehlung)

Auftraggeber: aurelis Management GmbH  
Güteramtsstraße 2 69115 Heidelberg

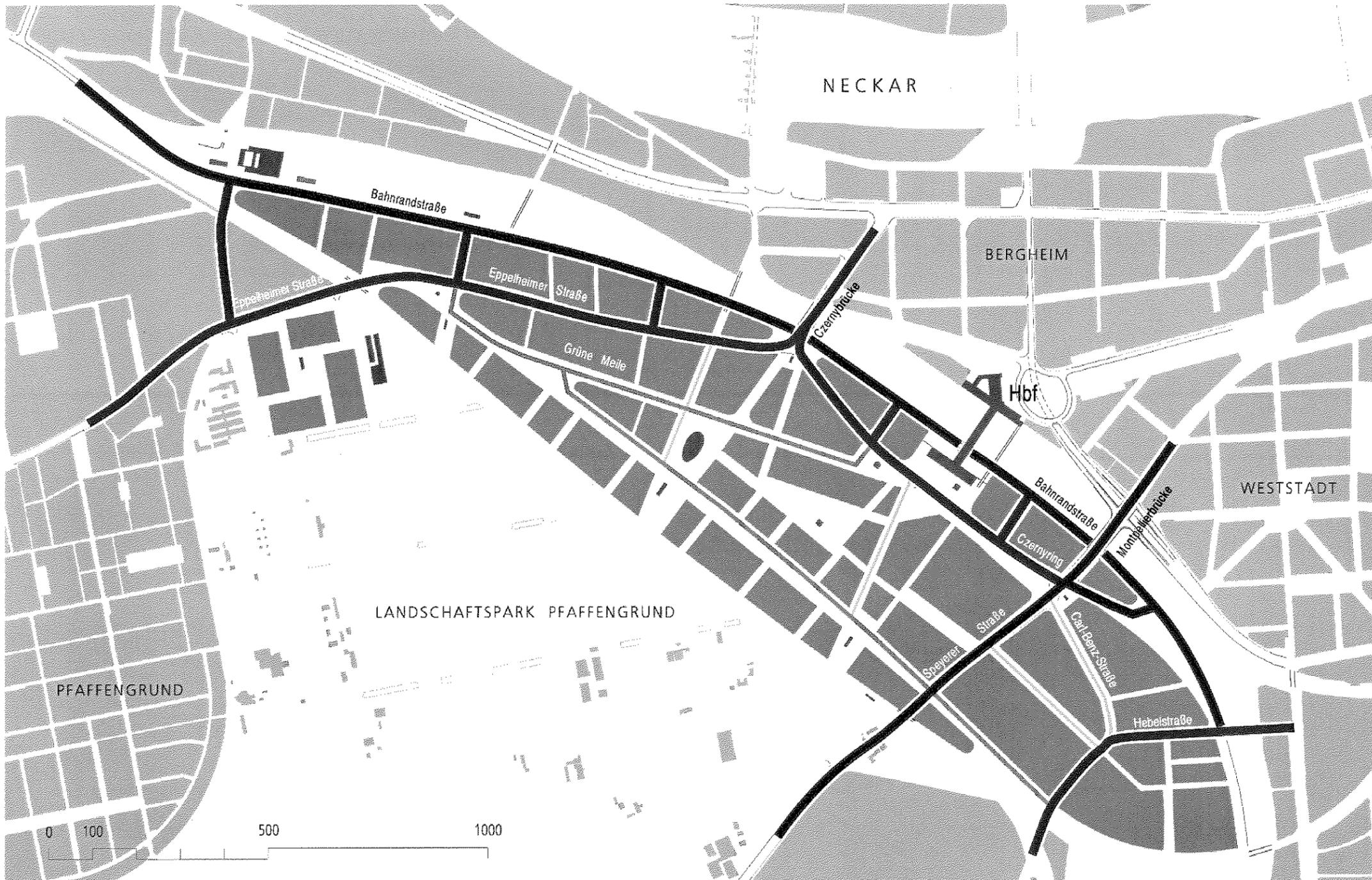
Entwurf: Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA  
Prof. K. Trojan Dipl.-Ing. V. Trojan  
Heinrichstraße 2 64283 Darmstadt

Fachplanung: R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Ingenieure für Verkehrsplanung  
Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt

GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten  
Grüner Weg 21 34117 Kassel

(c) Trojan+Trojan

 Stadt Heidelberg | Stadtplanungsamt



STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG  
HEIDELBERG 'BAHNSTADT'

2. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN  
2.5 VERKEHRSFÜHRUNGSKONZEPT

-  Hauptverkehrsstraße mit Autobahnanschluß
-  Hauptverkehrsstraße
-  Sammelstraße
-  Erschließungsstraße

Auftraggeber: aurelis Management GmbH  
Güteramtsstraße 2 69115 Heidelberg

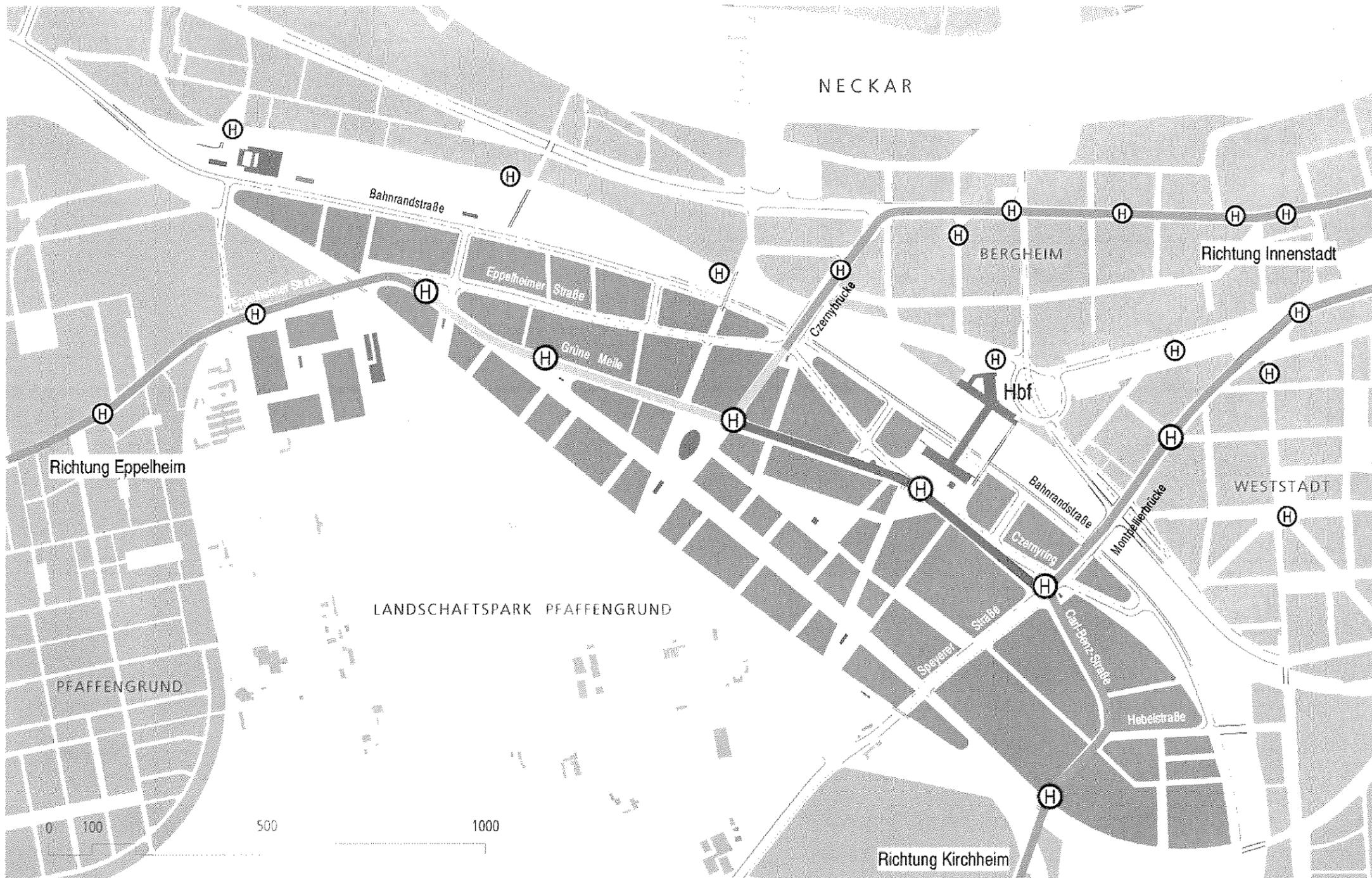
Entwurf: Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA  
Prof. K. Trojan Dipl.-Ing. V. Trojan  
Heinrichstraße 2 64283 Darmstadt

Fachplanung: R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Ingenieure für Verkehrsplanung  
Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt

GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten  
Grüner Weg 21 34117 Kassel

(c) R+T

 Stadt Heidelberg | Stadtplanungsamt



STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG  
HEIDELBERG 'BAHNSTADT'

2. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN  
2.6 SCHIENENNETZ STRASSENBAHN

-  Schiene Bestand (bzw. in Planfeststellung)
-  Schiene neu (Ausbaustufe 2)
-  Schiene neu (Ausbaustufe 3)
-  Straßenbahn Haltestelle Bestand
-  Straßenbahn Haltestelle Planung

Auftraggeber: aurelis Management GmbH  
Güteramtsstraße 2 69115 Heidelberg

Entwurf: Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA  
Prof. K. Trojan Dipl.-Ing. V. Trojan  
Heinrichstraße 2 64283 Darmstadt

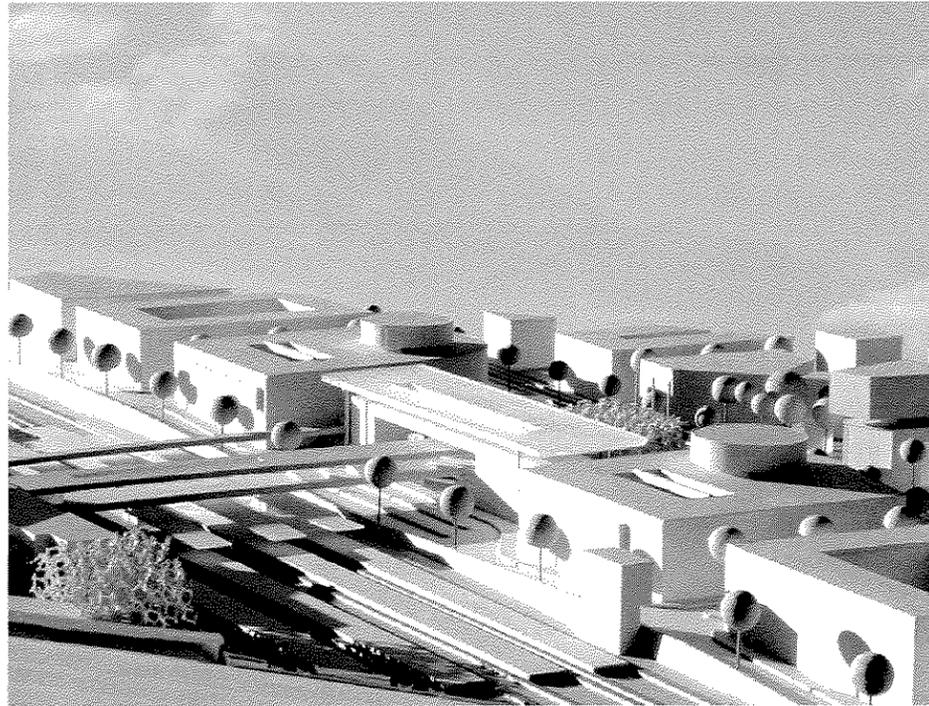
Fachplanung: R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Ingenieure für Verkehrsplanung  
Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt

GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten  
Grüner Weg 21 34117 Kassel

(c) R+T

 Stadt Heidelberg Stadtplanungsamt

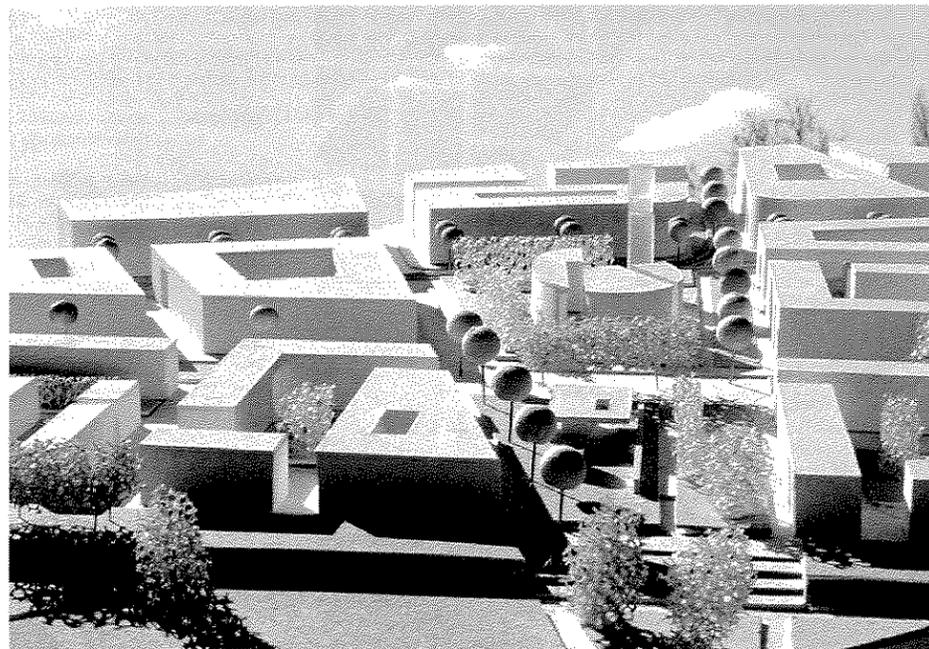
## 2.8 STADTMODELLE



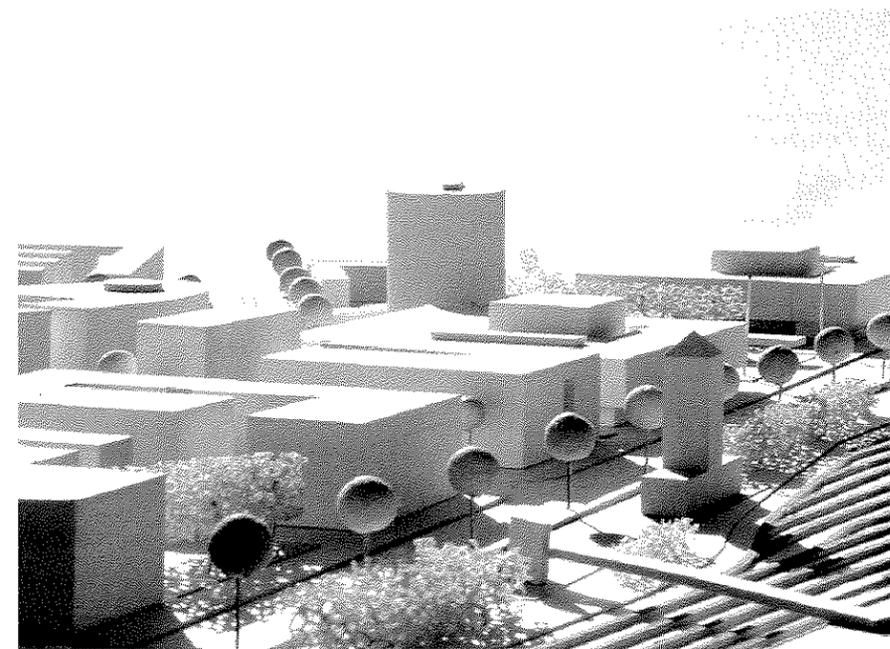
Stadtansicht Bahnrandstraße / Bahnhof Süd



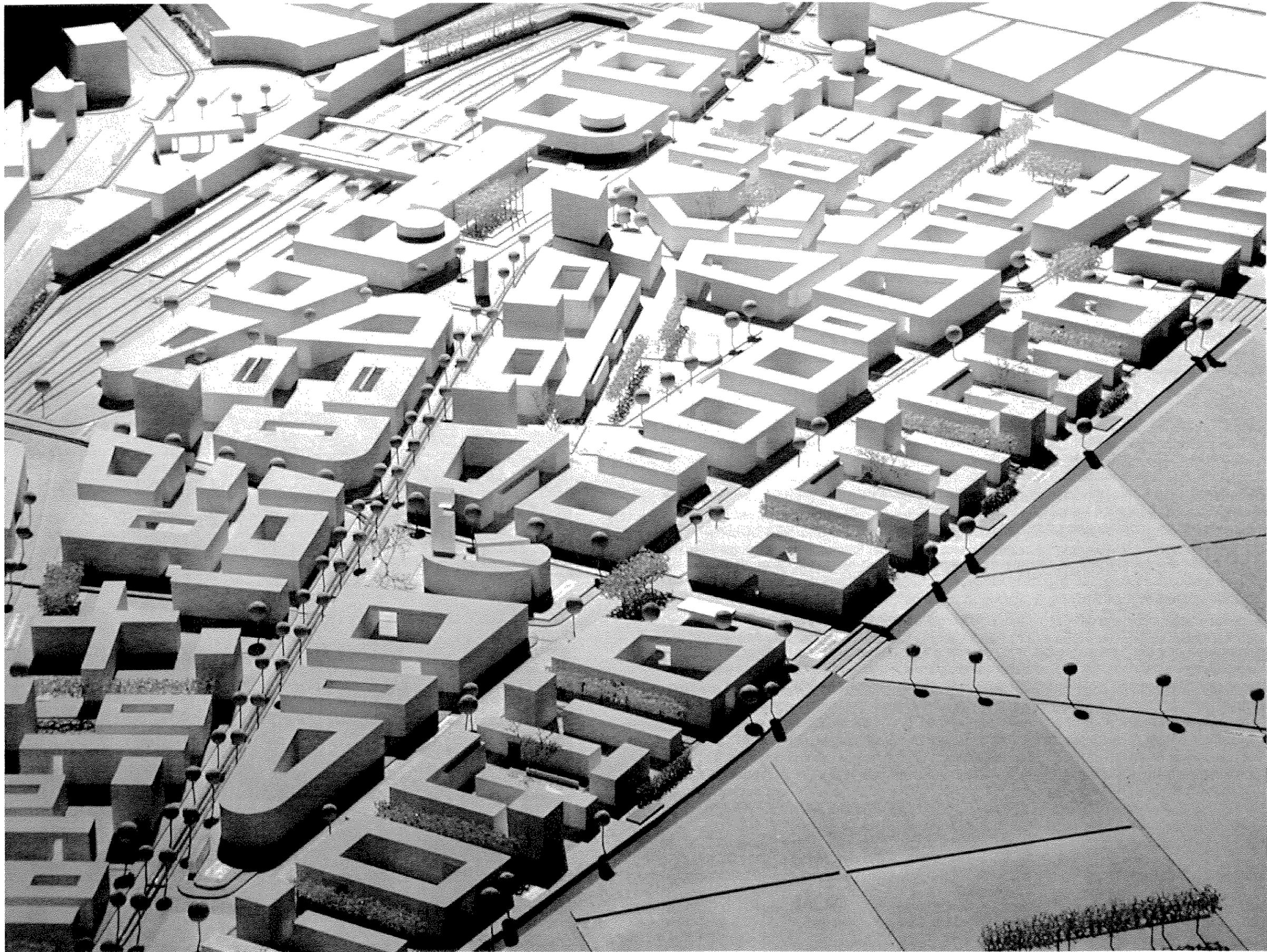
Stadtansicht Czernyplatz



Stadtansicht Pfaffengrunder Terrasse / Gadamer Platz



Stadtansicht Bahnrandstraße / Am Bahnturm



### 3. QUARTIERE, STADTRÄUME UND BAUSTRUKTUR

#### 3.1. BAHNHOFSPLATZ SÜD

Die vorgesehene Bahnhofserweiterung wird in Funktion und Stadtgrundriss zum baulichen Anker zwischen den Stadtgebieten beidseits der Bahn.

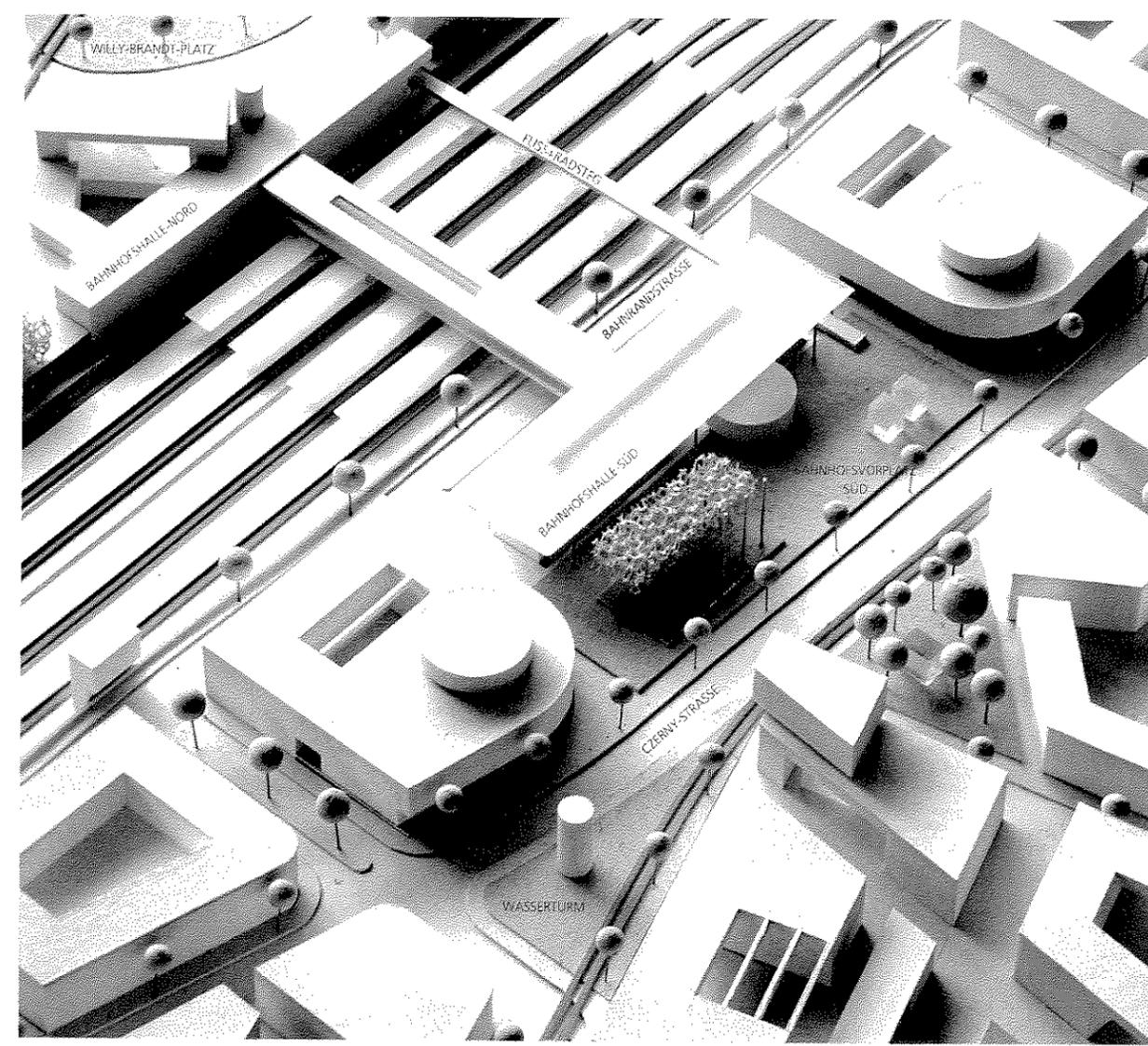
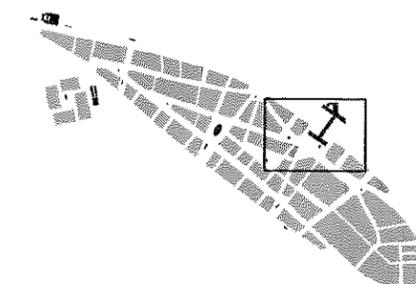
Während der Willy-Brandt-Platz zum repräsentativen Eingang der Innenstadt umgebaut werden soll, hat der Bahnhofplatz Süd mit seiner Lage zwischen Bahnrandstraße und Czernyring, der Straßenbahnhaltestelle, der neuen Fuß- und Radwegbrücke über die Bahn und den einmündenden Straßenzügen die traditionelle Funktion eines belebten und frequentierten Bahnhofsvorplatzes.

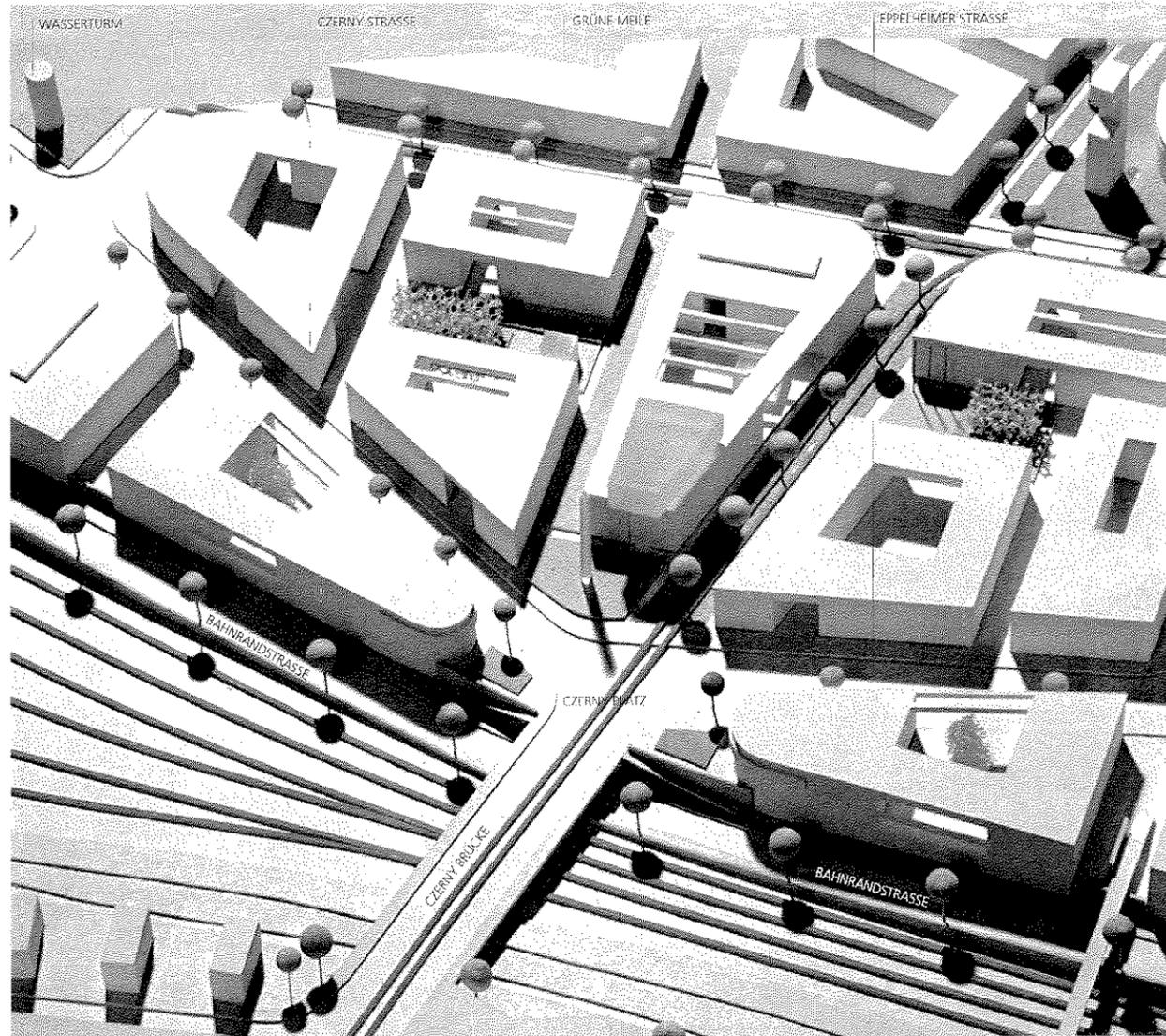
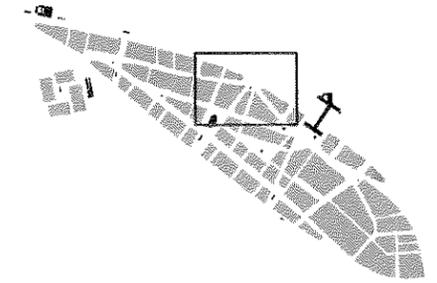
Für die flankierenden Bauten des Bahnhofplatzes sind zentrale Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen vorgesehen, die auch für die Bahnstadt von Bedeutung sind. Die dem Bahnhof benachbarten neuen Dienstleistungsquartiere um den Montpellier-Platz und den Czerny-Platz werden Arbeitsplatzschwerpunkte für die Gesamtstadt und sichern dem Bahnhofsbereich eine hohe Besucherfrequenz.

Die Bahnrandstraße ist aufgrund ihrer Tieflage auf dem Niveau der Bahngleise für den Bahnhofsbereich von besonderer Bedeutung. Über eine mehrspurige Vorfahrt unter dem Querbahnsteig (Taxen, Abholer, Kiss and Ride, Andienung) kann die 5 Meter höher liegende Bahnhofshalle und der Platzbereich über Rolltreppen und Aufzüge erreicht werden. Insbesondere werden von der Bahnrandstraße aus die Tiefgaragen unter dem Bahnhofplatz und der angrenzenden Geschäftsbebauung erschlossen, ohne den Czernyring zu belasten.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Czernyrings bleiben die wenigen Elemente der historischen Bebauung als identitätsgebende Bauwerke erhalten, so z.B. die beiden Gründerzeitbauten, der Wasserturm und die Bauminsel.

Auf dem Bahnhofplatz mündet auch die Grüne Meile, die die Straßenbahn aufnimmt und ausgehend von der Platzfläche um den Wasserturm als Einkaufsstraße des neuen Stadtteils konzipiert ist.



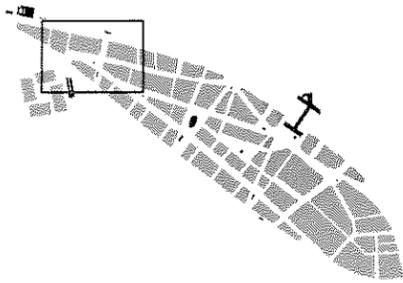


### 3.2 DIENSTLEISTUNGS - UND BÜROQUARTIER AM CZERNY-PLATZ

Der Czerny-Platz ist nach Lage und Verkehrssituation der Eingangspunkt für die Bahnstadt aus Richtung Innenstadt und Neckarbrücke. Mit seinem charakteristischen sternförmigen Stadtgrundriss, den gebauten Brückenköpfen an der tiefer liegenden Bahnrandstraße und drei weiteren, auf den knappen Platzraum ausgerichteten Kopfbauten entsteht hier ein außergewöhnlicher Stadtraum. Durch die Besonderheit von Lage, Stadtgrundriss und Baustruktur und mit der Fernwirkung zur Bahn und den gegenüberliegenden Stadtquartieren kann der Czerny-Platz der prägnanteste Ort der neuen Bahnstadt werden.

Das Quartier um den Czerny-Platz ist Arbeitsplatzschwerpunkt für Büros und Dienstleistungen mit einzelnen Cafés und Läden im Erdgeschoss. Als Gegengewicht zu den stark verkehrsfrequentierten Hauptstraßen sind die Binnenbereiche mit großzügigen, öffentlich zugänglichen Gartenhöfen konzipiert, so dass die Büroquartiere eine gute Umfeldqualität erhalten.

Die Büro- und Dienstleistungsbauten sind zum einen Stadtbausteine im Typus von Kontorgebäuden mit gedeckten Innenhöfen, zum anderen kompakte Loftgebäude als freistehende Einzelbaukörper, die auch nutzungsflexibel für Wohnen in den Obergeschossen sein können. Beides sind sehr effiziente Bautypologien, deren notwendige Freiräume als begrünte Fußgängerflächen und Stadtplätze anzulegen sind und damit dem Quartier als öffentlicher Raum zur Verfügung stehen. Die Grundflächenzahl liegt je nach Standort zwischen 0,6 und 1,0. Regelhöhe für Bürobauten sind 5 Vollgeschosse. In der Sichtachse der Czerny-Brücke und an den Brückenköpfen der Bahnrandstraße sind höhere, stadtbildwirksame Gebäude vorgesehen. Das Parken ist in Tiefgaragen unterzubringen, die in der Regel pro Baufeld gemeinsame Ein- und Ausfahrten haben.



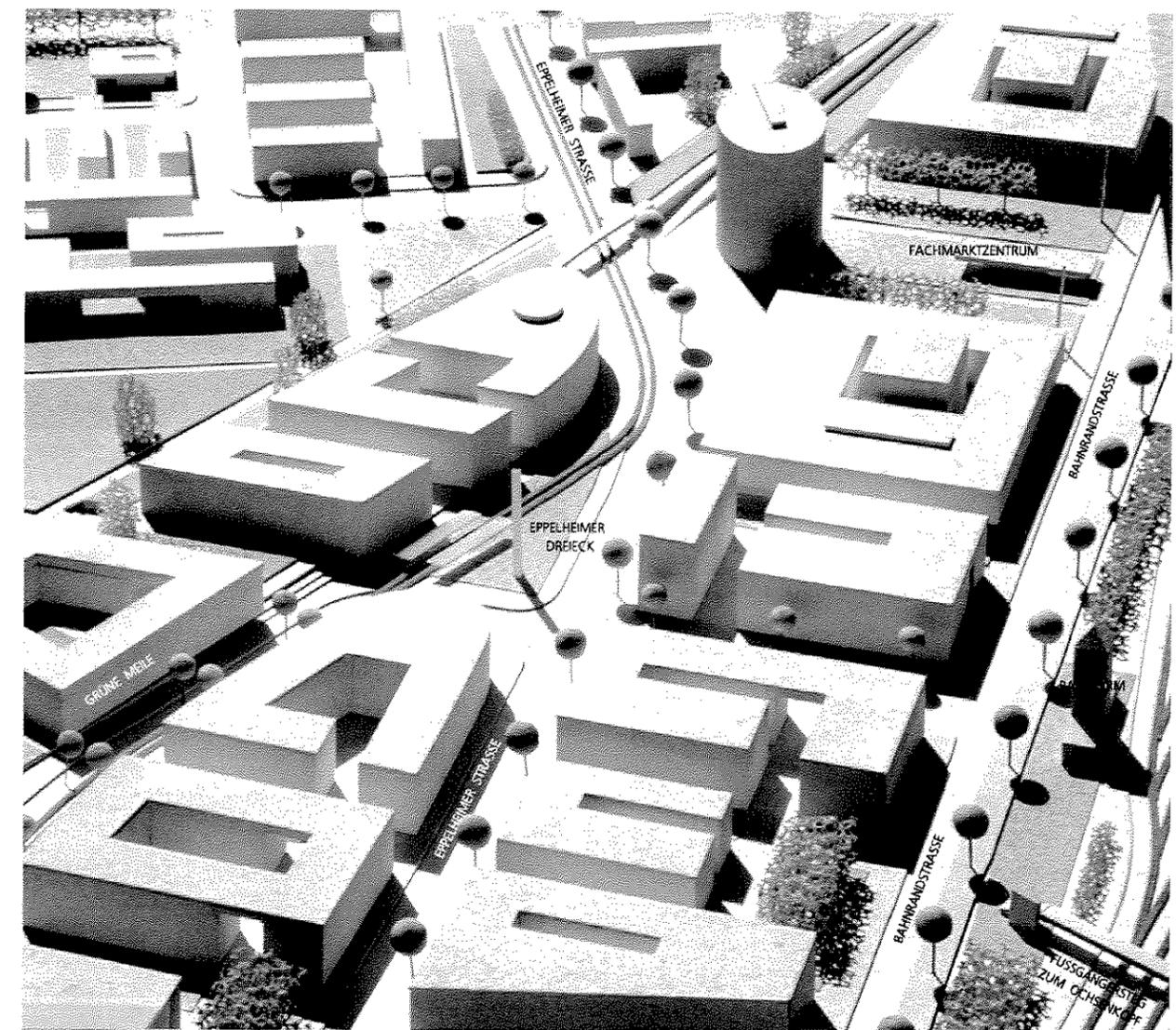
### 3.3 GEWERBEQUARTIERE AM EPPELHEIMER DREIECK

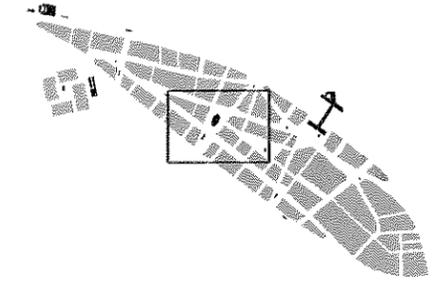
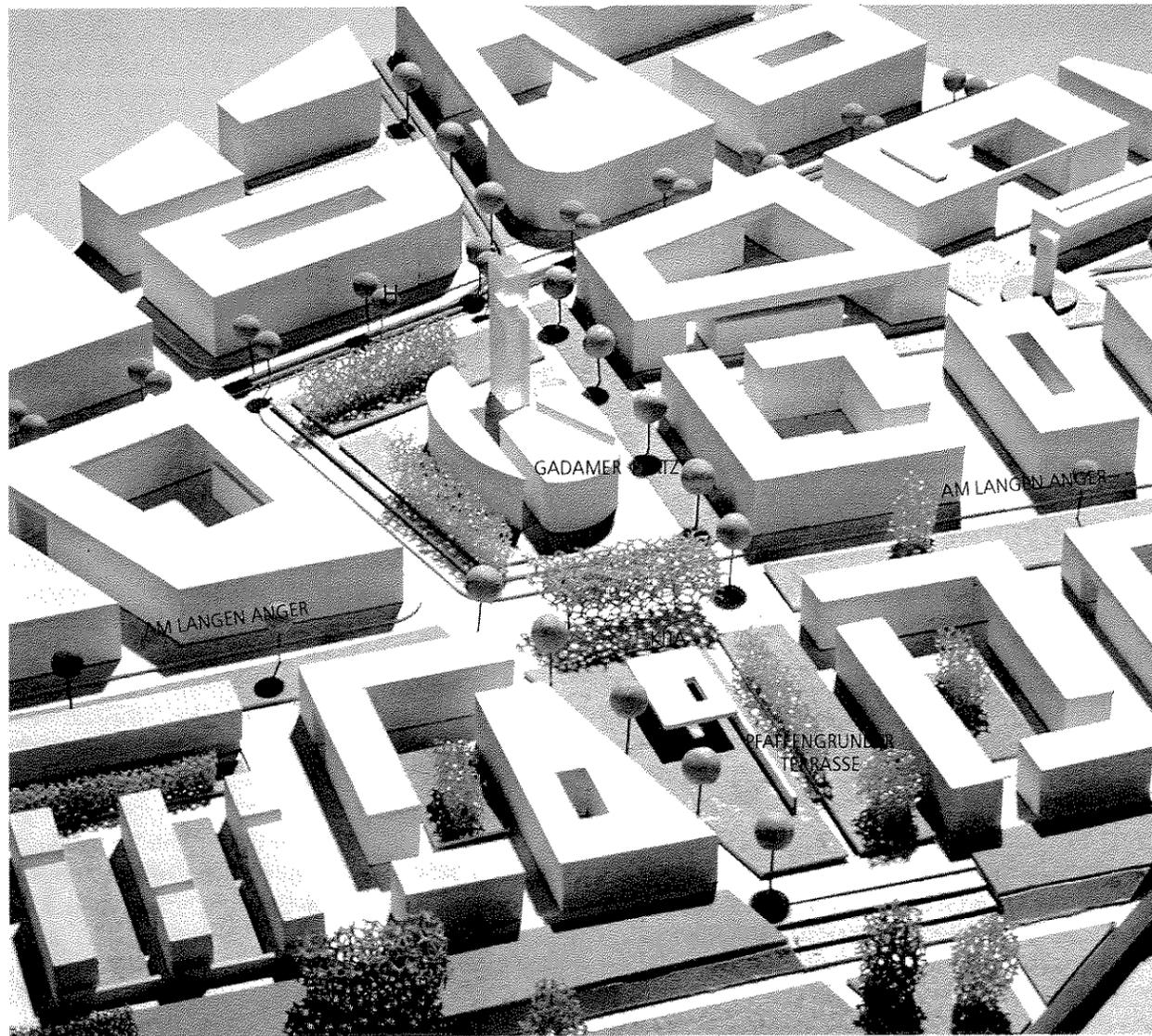
Die langgezogene Eppelheimer Straße erhält am Eppelheimer Dreieck einen Stadtplatz als neuen Quartierschwerpunkt. Hier mündet die Stadtteilzufahrt von der Bahnrandstraße (und damit vom Autobahnzubringer), die Sammelstraße Grüne Meile, sowie die neue Fuß- und Radwegverbindung zur S-Bahn Haltestelle der Wieblingen Fachhochschulbauten. Dazu kommt die Straßenbahn, die in einer neuen Führung in die Grüne Meile einschwenkt und hier eine Haltestelle hat. Mit der Ausrichtung auf den alten Wasserturm des Bahnbetriebswerks erhält der Platzraum seinen historischen Bezug. Neues Stadtzeichen ist das Hochhaus im Knickpunkt der Eppelheimer Straße, das nicht nur in den langezogenen Straßenraum und den Quartiersplatz hineinwirkt, sondern auch über die niedrigen Fachmärkte hinweg in Richtung Rittel die Zufahrt zum neuen Stadtteil markiert.

Um die Platzfläche herum sollen sich integriert in die Baustruktur kleine Läden und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf ansiedeln, die der Versorgung der umgebenden Wohngebiete und Arbeitsplätze sowie der Schule dienen.

Besonderheit des Eppelheimer Dreiecks ist neben den lebhaften Verkehrs- und Wegebeziehungen auch das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Quartiere und Nutzungen. Die Eppelheimer Straße ist traditionell Gewerbestandort für großflächigere Betriebe, im Umfeld des Platzes durch neue Dienstleistungsgebäude ergänzt. An der nordwestlichen Platzseite sollen Fachmärkte entstehen, die aufgrund der HAUPTerschliessung über die Bahnrandstraße eine hervorragende Lagegunst haben, ohne die Eppelheimer Straße verkehrlich stark zu belasten. Nach Osten beginnen die Wohnterrassen am Landschaftspark, im Süden bildet eine kompakte Büro- und Dienstleistungsbebauung den Platzrand.

Für die Baustruktur an der Eppelheimer Straße werden Gebäudecluster von kleineren Bürobauten und gewerblicher Geschossbau in einer mit den Schmalseiten zur Straße ausgerichteten Bauweise aufgezeigt. Durch Wechsel der Bauflucht entstehen zu den Straßen begrünte Vorplätze und entlang der Grundstücksgrenzen Grenzbäume. Aufgrund der sehr großen Parzellentiefen entsteht eine effektive, sowohl für Dienstleistungen als auch für Gewerbe geeignete Baustruktur, mit in der Regel mehreren Gebäuden pro Grundstück, wobei die offene Bauweise für die Neubauten eine vom Nachbarn unabhängige Entwicklung erlaubt. Die Andienung erfolgt über grundstücksinterne Zufahrten und Erschliessungswege mit Durchfahrt von Straße zu Straße (d.h. keine Andienungshöfe mit Wendeanforderung). Das Parken ist entlang der internen Wege und in Tiefgaragen unterzubringen. Für die Bebauung werden zur Straße orientiert Mindesthöhen von 10 m gefordert und an den Stadtteilzufahrten von der Bahnrandstraße stadtbildwirksame, 4-5 geschossige Bürobauten. Die Grundflächenzahl liegt je nach Grundstückstiefe um 0,6. Die Fachmärkte sind als Sonderbaufläche ausgewiesen.



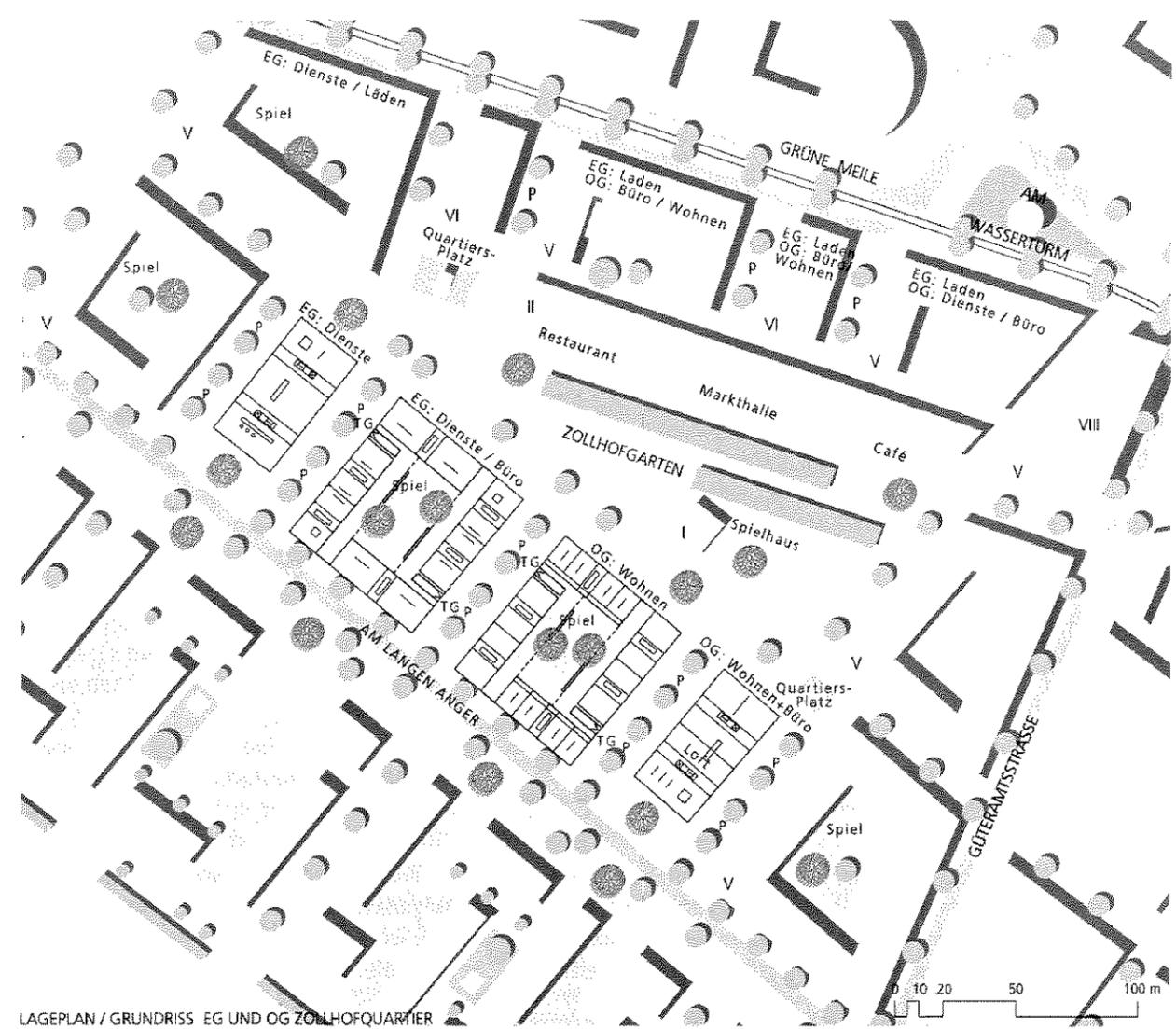
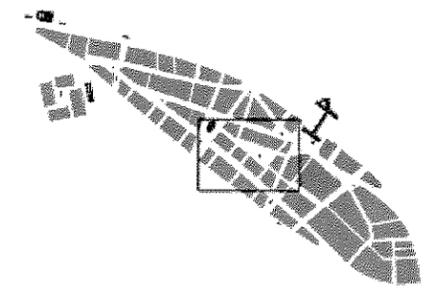


### 3.4 STADTTEILMITTE AM GADAMER PLATZ

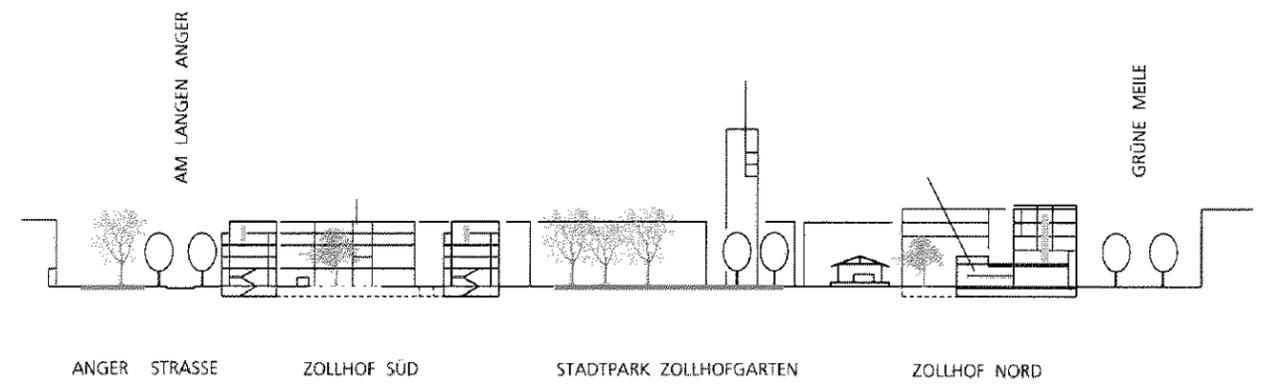
Mit der Lage zwischen Langem Anger und Grüner Meile sowie den Wegbeziehungen von Innenstadt und Neckarbrücke zum Landschaftspark Pfaffengrund besetzt das Bürgerschaftliche Zentrum den zentralen Platzraum des neuen Stadtteils. Mit ihm soll - über kommerzielle Versorgungseinrichtungen und das Wohnfolgeangebot hinaus - von vornherein ein gesellschaftlicher, sozialer und kultureller Mittelpunkt des neuen Stadtteils entstehen.

Der Planungsvorschlag zeigt den Gadamer Platz als einen begrünten Platzraum, dessen Mitte das Bürgerschaftliche Zentrum besetzt. Hauptgebäude ist ein mehrgeschossiger Saalbau als ökumenisches Zentrum, flankiert z.B. von der Stadtteilbücherei kombiniert mit Volkshochschul- und Vereinsräumen, sowie einem Verwaltungsgebäude mit Räumen für soziale Einrichtungen.

Die umgebende Platzrandbebauung ist eine städtische Mischnutzung mit Dienstleistungen und vereinzelten Läden im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen. Gegenüber der Straßenbahnhaltestelle an der Nordseite des Platzes ist anstelle der Büro- und Dienstleistungsbebauung bei Bedarf eine zusätzliche städtische oder private Schule möglich.



LAGEPLAN / GRUNDRISS EG UND OG ZOLLHOFQUARTIER



SCHNITT ZOLLHOFQUARTIER

### 3.5 STADTQUARTIER AM ZOLLHOFGARTEN

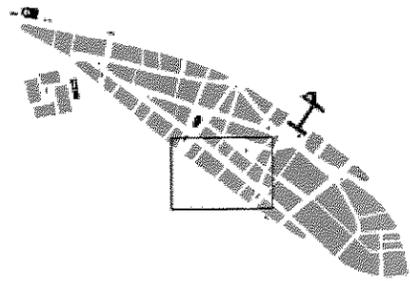
Südwestlich des Bahnhofs entsteht um die alte Halle des Zollamtes das Zollhofquartier. Die Nordseite entlang der Grünen Meile soll die Einkaufsstraße des neuen Stadtteils werden, die ihre Bezeichnung von der Lage der mittigen Straßenbahn in einem 12 m breiten, grünem Rasenbett mit beidseitigen, hochgeasteten Bäumen hat. Vorgesehen ist eine dichte städtische Baustruktur im Wechsel von freistehenden Bürolofts mit Gebäudeblöcken, die sowohl für Mischnutzung als auch größere Versorgungseinrichtungen geeignet sind. Alle Gebäude sollen im Erdgeschoss nutzungsflexibel für Dienstleistungen oder Ladengeschäfte sein, auch wenn Ersthörer voraussichtlich überwiegend Dienstleister und Büros sein werden. Für die Obergeschosse ist eine nachhaltige Baustruktur gewünscht, d.h. die Nutzungsflexibilität für Büro und/oder Wohnen. Die Eckbebauung am Wasserturm ist aufgrund der Verkehrslage eine rein gewerbliche Nutzung. Die ehemalige Güterhalle bleibt zumindest während der ersten Realisierungsphasen für Zwischennutzungen und als Veranstaltungshalle erhalten. Sie kann in der Entstehungszeit des neuen Stadtteils, d.h. bevor die auf dem Gelände der Amerikanischen Streitkräfte liegende Grüne Meile gebaut wird, übergangsweise auch Versorgungseinrichtungen des neuen Stadtteils aufnehmen.

Die Südseite des Quartiers entlang der Straße Am Langen Anger bildet eine 4- bis 5- geschossige urbane Wohnbebauung mit erdgeschossigen Dienstleistungen und Läden sowie großen, begrünten Innenhöfen. Im Wechsel mit diesen Blockstrukturen stehen Loftgebäude, die sowohl für Büros als auch für ein kombiniertes Wohnen und Arbeiten geeignet sind. Das Parken ist in Tiefgaragen untergebracht, die nur eine Teilfläche der Blockinnenbereiche unterbauen, so dass noch große Bäume mit Bodenschluss wachsen.

Im verkehrsfreien Binnenbereich liegt der Zollhofgarten, eine 13.000 qm große öffentliche Grünanlage, die dem Quartier bei seiner Lage in der Mitte des Stadtteils eine sehr gute Wohn- und Umfeldqualität gibt. Regelhöhe der Baustruktur sind Traufhöhen von 17 m wobei auch wechselnde Gebäudehöhen von z.B. 5-geschossigen Baublöcken und höheren Loftgebäuden möglich sind.

Das im Stadtgrundriss sehr charakteristische Eckgebäude gegenüber dem Bahnhof ist als stadtbildwirksamer Eingangsbau zur Grünen Meile und zum Zollhofgarten mit besonderer Gebäudehöhe geplant (Höhenfestlegung im Bebauungsplan).

Innerhalb der Höfe sind für Kleinkinder wohnungsnah Spielflächen auf privaten gegeben. Kinder zwischen 5 und 10 Jahren mit einem größeren Bewegungsraum können barrierefrei auch selbstständig den Gemeinschaftsspielplatz im Zollhofgarten und später das Freiraumangebot auf der Grünen Terrasse am Pfaffengrund erreichen.



### 3.6 WOHTERRASSEN AM LANDSCHAFTSPARK

Eine außergewöhnlich gute Wohnumfeldqualität haben die Wohnterrassen am Landschaftspark Pfaffengrund. Alle Versorgungseinrichtungen - Schule, Kindergarten, bürgerschaftliches Zentrum - sowie Läden und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sind in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar, ebenfalls die Straßenbahn und der Hauptbahnhof. Wenige Schritte vor der Haustür beginnt der breite Grünzug der ‚Grünen Terrasse‘ mit weitem Ausblick auf den tiefer liegenden Landschaftspark. Ein Netz von Fuß- und Radwegverbindungen verknüpft das Quartier mit den Stadtgebieten beidseits des Neckars und der Bahn.

Durch den Grünzug ‚Am Langen Anger‘ von der gleichnamigen Sammelstraße getrennt, ist das Quartier verkehrsberuhigt. Es wird nur von Anliegerstraßen erschlossen und ermöglicht so Wohnen auch in den Erdgeschossen bzw. im Hochparterre.

Planungsvorschlag ist eine halboffene oder offene Bauweise mit begrünten Innenbereichen. In den Anliegerstraßen wird der Parkplatzbedarf zu ca. 20 % gedeckt (Besucherparkplätze), die weiteren Stellplätze sind in Tiefgaragen unterzubringen. Die Gebäudehöhen variieren je nach Bautypologie zwischen 3 und 5 Vollgeschossen. Zur Rhythmisierung der Randbebauung des Langen Angers sind auch einzelne höhere Bauten möglich.

Der Entwurfsvorschlag zeigt eine Mischung von Stadtreihenhäusern mit Hausgärten, Stadtvillen und Gebäudezeilen für Geschosswohnungen, wobei auch gestapelte Maisonettewohnungen mit eigenem Gartenanteil bzw. Dachgarten möglich sind. Kleine Wohnplätze bieten jeder Nachbarschaft einen eigenen Treffpunkt und Kinderspielmöglichkeiten bieten.

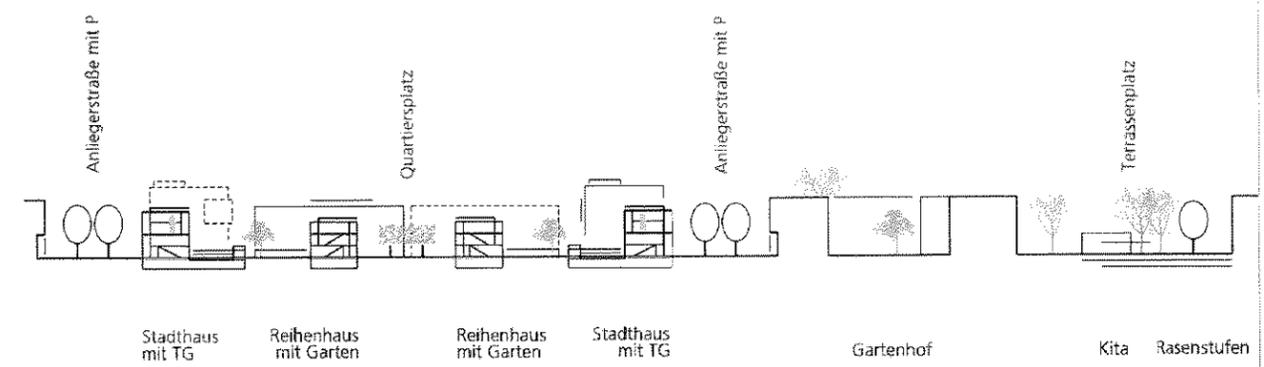
Treffpunkte des Quartiers sind die drei Terrassenplätze, von denen der Pfaffengrunder und Schwetzingen Terrasse Kindertagesstätten zugeordnet sind. Die Platzrandgebäude sind urbanere Bautypologien mit gemischten Nutzungen (Überlagerung von erdgeschossigen Dienstleistungen und Wohnen in den Obergeschossen). Auch Sondernutzungen wie z.B. Seniorenwohnanlagen oder Boardinghäuser sind hier möglich. Da Landschaftspark und Grüne Terrasse ein beliebter Ort der Feierabendholung auch für Bewohner anderer Stadtgebiete sein werden, sollten sich hier auch Gaststätten und Cafés ansiedeln.

Durch die Anpflanzung von einheimischen Laubbäumen wird eine nachhaltige und alterungsfähige Vegetationsstruktur des Siedlungsgebietes garantiert, die langfristig zu einer inneren Durchgrünung führt. Mit der Unterbringung eines Großteils der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen wird die Versiegelung gering gehalten, zur Andienung und Zuwegung werden maximal 20% der nicht überbauten Grundstücksfläche versiegelt, die unterbauten Flächen werden intensiv begrünt. Oberirdische Stellplätze werden mit sickerfähigen Belägen ausgeführt und weiträumig durch hochstämmige Laubbäume überstellt.

Auf der ‚Grünen Terrasse‘ (Übergangsbereich zum angrenzenden Landschaftsraum) werden neben intensiv genutzten Frei- und Spielflächen extensiver genutzte Flächen mit einem Schwerpunkt auf dem Erhalt und der Entwicklung natürlicher Gehölzbestände und extensiver Wiesenvegetation verwirklicht.



LAGEPLAN / GRUNDRISSE WOHTERRASSEN AM LANDSCHAFTSPARK



LANGSSCHNITT WOHTERRASSEN AM LANDSCHAFTSPARK

