Anlage 1 zur DS: 64/2004/V

Drucksache: 258/2003
Heidelberg, den 15.05.2003

Stadt Heidelberg
Dezernat II
Stadtplanungsamt

Städtebauliche Rahmenplanung Bahnstadt
hier: Abschlussbericht

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentl.	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.05.2003	N	O ja O nein ⊗ ohne s. Seite 2.2	GrLP.T.
Bezirksbeirat Bergheim, Pfaffengrund, Wieblingen und West./Südstadt	16.06.2003	N	⊗ ja O nein O ohne lke. S. 2.3 + 2.4	Mai 12.6.
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.06.2003	N	⊗ ja O nein O ohne s. Seite 2.5	Mai 19.6.
Gemeinderat	26.06.2003	J	oja onein oohne siehe Seiten 2.6 u. 2.7	GM 1.7.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt, folgende Pläne des Abschlussberichtes der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt vom 09.05.03:

- *2.1 Gesamtkonzept*
- *2.2 Illustrationsplan*
- *2.3 Nutzungskonzept*
- *2.4 Konzept öffentlicher Raum*
- *2.5 Verkehrsführungskonzept*

bei der weiteren Bearbeitung *(den nächsten Arbeitsschritten)*

- *Rahmenvereinbarung*
- *Umweltverträglichkeitsstudie*
- *Teilbebauungsplänen*

des Projektes Bahnstadt zugrunde zu legen.

Anlage 1	Anlage 2
Anlage1ZurDs258_2003.pdf	OHNEEDV.rtf
Planungsphasen	Städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt Abschlussbericht Mai 2003

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.05.2003

01.02 Beschlussvorlage: 258/2003
Städtebauliche Rahmenplanung Bahnstadt –Abschlussbericht

Frau Oberbürgermeisterin schlägt vor, in der heutigen Sitzung keine Beschlussempfehlung auszusprechen, sondern lediglich den Abschlussbericht der zugezogenen Büros anzuhören und dazu Fragen zu stellen. Die Beschlussempfehlung soll einer weiteren Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorbehalten sein, nachdem die Bezirksbeiräte Bergheim, Pfaffengrund, Wieblingen und West/Südstadt in einer gemeinsamen Sitzung am 16.06.2003 mit dem Thema befasst waren.
Frau Oberbürgermeisterin kündigt an das Projekt durch eine breit angelegte, kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und einen Beirat zum Entwicklungsprojekt Bahnstadt zu installieren.

Die Gemeinderäte erhalten wunschgemäß bis zur nächsten Sitzung folgende ergänzende Unterlagen:

- Versiegelungs- und Verdichtungsplan
- Tabelle mit der Bedarfsanalyse der Wohnungszahlen
- Stellungnahme des Rechtsamtes zur Frage der Notwendigkeit eines Beschlusses über den Entwicklungsbereich nach § 165 Baugesetzbuch

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung beraten mit Arbeitsauftrag

28.5.

.....
Beate Weber

Anlage 3	Anlage 4	Anlage 5	Anlage 6
Anlage_3.pdf	Anlage_4.pdf	TabelleSEVA.xls	TischvorlageBahnstadt.doc
Versiegelungs- und Verdichtungsplan		Tabelle mit der Bedarfsanalyse der Wohnungszahlen	Erste Ergänzung zur Drucksache mit Datum vom 16.06.2003, Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 17.06.2003

Die Anlagen 3, 4 und 5 wurden zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 17.06.2003 nachgereicht.

Ergebnis der gemeinsamen nicht öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Bergheim, Pfaffengrund, Weststadt/Südstadt und Wieblingen am 16.06.2003:

TOP DS 258/2003 **Städtebauliche Rahmenvereinbarung Bahnstadt**
hier: Abschlussbericht

Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg weist darauf hin, dass es bei der heutigen Zustimmung darum geht, die Weiterentwicklung der Rahmenplanung voranzubringen. Im Wesentlichen sollen die Straßen und Plätze festgelegt werden. Die Flexibilität für künftige Entwicklungen im Bereich Wohnen und Gewerbe soll erhalten bleiben. Die Rahmenvereinbarung mit der Firma Aurelis kann dieses Jahr noch erfolgen und danach mit dem Bebauungsplanverfahren begonnen werden.

Herr Jerusalem erläutert an Hand von Schaubildern den derzeitigen Planungsstand entsprechend der Begründung zur Beschlussvorlage. Weiter weist er auf das aufgestellte Modell im Vorraum des Saales hin.

Verständnisfragen aus der Mitte der Bezirksbeiräte werden von Herrn Prof. Dr. von der Malsburg und Herrn Jerusalem beantwortet.

Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg stellt den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Der Gemeinderat beschließt, folgende Pläne des Abschlussberichtes der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt vom 09.05.03:

- *2.1 Gesamtkonzept*
- *2.2 Illustrationsplan*
- *2.3 Nutzungskonzept*
- *2.4 Konzept öffentlicher Raum*
- *2.5 Verkehrsführungskonzept*

bei der weiteren Bearbeitung *(den nächsten Arbeitsschritten)*

- *Rahmenvereinbarung*
- *Umweltverträglichkeitsstudie*
- *Teilbebauungsplänen*

des Projektes Bahnstadt zugrunde zu legen.

Bezirksbeirat Wieblingen
Abstimmungsergebnis: einstimmige Zustimmung mit 8 JA-Stimmen

Bezirksbeirat Pfaffengrund
Abstimmungsergebnis: einstimmige Zustimmung mit 13 JA-Stimmen

Bezirksbeirat Bergheim
Abstimmungsergebnis: einstimmige Zustimmung mit 7 JA-Stimmen

Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt
Abstimmungsergebnis: einstimmige Zustimmung mit 10 JA-Stimmen

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

17.6.

.....

Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 17.06.2003

01.00 Beschlussvorlage: 258/2003
Städtebauliche Rahmenplanung Bahnstadt –Abschlussbericht

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Hommelhoff wird in der Beschlussempfehlung der Doppelpunkt nach der Datumsangabe „09.05.03:" gestrichen.

Herr Erster Bürgermeister lässt über die geänderte Beschlussempfehlung abstimmen.

Ergebnis: einstimmig beschlossen

.....
Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Ergebnis der öffentlichen Gemeinderatsitzung vom 26.06.2003

06.00 Beschlussvorlage DS: 258/2003
Städtebauliche Rahmenplanung Bahnstadt
hier: Abschlussbericht

OB Weber schlägt getrennte Abstimmung der Ziffern 1 bis 3 des von der SPD-Fraktion eingebrachten Antrags vom 24.06.03 (als Tischvorlage verteilt) vor.
Es erhebt sich keine Gegenrede.

Die SPD-Fraktion beantragt zum Rahmenplan Bahnstadt:

1. Den Rahmenplan Bahnstadt im weiteren Beratungsprozess unter dem Aspekt der Sicherung einer ausgewogenen Infrastruktur sowie der Gewährleistung sozialer und kultureller Qualitäten im Sozial-, Jugendhilfe-, Sport- und Kulturausschuss im dritten Quartal 2003 zu beraten.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen

2. Bei der Umsetzung der Rahmenplanung in Bebauungspläne und bei der Auswahl und Verwirklichung einzelner Investitionsvorhaben ist zukünftig ein erfahrenes Büro für Sozialplanung sowie für Kulturplanung systematisch zu beteiligen. Die Verwaltung wird beauftragt einen Vorschlag über die Form der Einbindung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: mit 18 : 20 Stimmen abgelehnt

3. Die Verwaltung soll noch im dritten Quartal 2003 ein Bürgerbeteiligungskonzept für die Bahnstadt vorlegen. Hierbei ist die Einrichtung eines Beirates zu prüfen und dessen Aufgaben zu definieren.

Abstimmungsergebnis: mit 24 : 13 : 2 Stimmen beschlossen

OB Weber ruft den Beschlussvorschlag zur Abstimmung auf:

Der Gemeinderat beschließt, folgende Pläne des Abschlussberichtes der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt vom 09.05.03

- *2.1 Gesamtkonzept*
- *2.2 Illustrationsplan*
- *2.3 Nutzungskonzept*
- *2.4 Konzept öffentlicher Raum*
- *2.5 Verkehrsführungskonzept*

bei der weiteren Bearbeitung *(den nächsten Arbeitsschritten)*

- *Rahmenvereinbarung*
- *Umweltverträglichkeitsstudie*
- *Teilbebauungsplänen*

des Projektes Bahnstadt zugrunde zu legen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat beschließt,

1. *folgende Pläne des Abschlussberichtes der städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt vom 09.05.03*
   - *2.1 Gesamtkonzept*
   - *2.2 Illustrationsplan*
   - *2.3 Nutzungskonzept*
   - *2.4 Konzept öffentlicher Raum*
   - *2.5 Verkehrsführungskonzept*

   bei der weiteren Bearbeitung (den nächsten Arbeitsschritten)
   - *Rahmenvereinbarung*
   - *Umweltverträglichkeitsstudie*
   - *Teilbebauungsplänen*

   des Projektes Bahnstadt zugrunde zu legen.

2. *den Rahmenplan Bahnstadt im weiteren Beratungsprozess unter dem Aspekt der Sicherung einer ausgewogenen Infrastruktur sowie der Gewährleistung sozialer und kultureller Qualitäten im Sozial-, Jugendhilfe-, Sport- und Kulturausschuss im dritten Quartal 2003 zu beraten.*

3. *Die Verwaltung soll noch im dritten Quartal 2003 ein Bürgerbeteiligungskonzept für die Bahnstadt vorlegen. Hierbei ist die Einrichtung eines Beirates zu prüfen und dessen Aufgaben zu definieren*

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Gz 1.7

.....

Beate W e b e r

Begründung

Einleitung

Die Vorlage gliedert sich in folgende Kapitel:

		Seite
1.	**Bisheriger Projektablauf**	3.2
2.	**Umsetzung der Ziele des Stadtentwicklungsplans**	3.2
3.	**Weiterentwicklung der Rahmenplanung seit dem Zwischenbericht**	3.3
4.	**Kernaussagen des Abschlussberichtes**	3.4
4.1	Stadtgrundriss	3.4
4.2	Stadtfunktion und Quartiere	3.4
4.3	Stadträume und Baustruktur	3.6
4.4	Verkehr	3.6
4.5	Grünordnung und landschaftliche Einbindung	3.7
5.	**Realisierung und Umsetzung**	
5.1	Abweichung vom Modell Räumlicher Ordnung (MRO) 1999	3.7
5.2	Quartiersqualitäten	3.8
5.3	Realisierungsabschnitte	3.9
6.	**Weiteres Vorgehen**	
6.1	Öffentlichkeitsarbeit	3.9
6.2	Rahmenvereinbarung	3.9
6.3	Preis- und belegungsgebundene Wohnungen	3.10
6.4	Realisierungskosten	3.10
6.5	Umweltverträglichkeitsstudie	3.10
6.6	Verbindliche Bauleitplanung / Entwidmungsverfahren / Rückbau Bahninfrastruktur	3.11
6.7	Planungsrecht / Baurecht / Konkrete Einzelprojekte	3.11
7.	**Zusammenfassung**	3.11

1. Bisheriger Projektablauf

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Bahnstadt hat mit der Erarbeitung der **Rahmenplanung die 2. Phase von insgesamt 5. Planungsphasen bis zur Umsetzung (siehe Anlage1)** erreicht. Aufbauend auf die 1. Phase des Projektes: die Durchführung des städtebaulichen Realisierungswettbewerb 2001, begann die Bearbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes im Frühjahr 2002 auf Grundlage des Entwurfes Trojan + Trojan, Darmstadt (1. Preis).

Die Erstellung des städtebaulichen Rahmenplanes wurde von der Verwaltung in enger Kooperation mit dem **Haupteigentümer** (über 60 % der Gesamtprojektfläche, 6 % der Fläche ist städtisch) des Entwicklungsbereiches, der **aurelis real estate GmbH &Co. KG** (vormals: DB IMM) vorgenommen. Neben der gemeinsamen Beauftragung des Planwerkes wurde auch der Planungsprozess in enger Kooperation betrieben.

Das mit der städtebaulichen Rahmenplanung beauftragte **Planungsteam** setzt sich folgendermaßen zusammen: Büro Trojan +Trojan, Darmstadt (Stadtplanung), Büro GTL, Kassel (Freiraumplanung) und Büro R+T, Darmstadt (Verkehrsplanung). Innerhalb des beauftragten Planungsteams hat das Büro Trojan + Trojan die inhaltliche und logistische Koordination der Fachbeiträge übernommen.

Innerhalb der Verwaltung hat das Stadtplanungsamt die inhaltliche Verantwortung und die Koordination für die Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung, unterstützt durch die Geschäftsführung Bahnstadt (Vermessungsamt).

Zur Information über den komplexen Planungsprozess des neuen Stadtteils wurde zur „Halbzeit" der Rahmenplanung ein **Zwischenbericht** vorgelegt, welcher über erste Ergebnisse der Rahmenplanung informieren sollte. Dieser Zwischenbericht wurde dem Gemeinderat im November 2002 **(Drucksache 477/2002)** vorgestellt.
Mit der städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein **ÖPNV-Konzept** für den neuen Stadtteil entwickelt, welches sich unter anderem mit dem Anschluss bzw. der Verknüpfung der Bahnstadt an den Hauptbahnhof befasst hat. Es galt zu klären, ob der Grundsatzbeschluss des VEP 1994 für eine zusätzliche ÖPNV-Brücke nord/westlich des Bahnhofes weiterhin Bestand hat oder durch neue Planungserkenntnisse verworfen werden kann. Der Verwaltung lag seit Juni 2002 eine Projektanfrage der DB Station + Service, für eine Bahnhofserweiterung mit Parkhaus und Hotel nord/westlich des Hauptbahnhofes vor. Das **ÖPNV-Konzept (Drucksache 478/2002)** wurde schon am 05.12.02 im Vorgriff auf die Rahmenplanung beschlossen.

2. Umsetzung der Ziele des Stadtentwicklungsplans

Für die Bahnstadt wurde das Leitbild eines nachhaltigen urbanen Stadtteils im Sinne des Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010 umgesetzt, d. h. ein Stadtteil mit gemischter Nutzung für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit und Kultur mit hoher Umfeldqualität und einem besonderen Gestaltwert des öffentlichen Raums. Analog zu den sehr unterschiedlichen Standorteignungen der Bahnstadt (Bahnrand, Bahnhofsbereich, Hauptverkehrsstraßen, bestehenden Gewerbenutzungen, Parkrandlagen) entstehen im Ordnungssystem eines spezifischen Stadtgrundrisses Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und einer entsprechend unterschiedlichen Baustruktur. Die geforderten Ziele für die Ansiedlung unterschiedlicher Unternehmen und Betriebe und die Nachverdichtung bestehender gewerblicher Gebiete sind eingehalten. Für das Wohnen sind alle lärmabgewandten Flächen abseits von Hauptverkehrsstraßen mit standortabhängig unterschiedlicher Wohnungsintensität ausgewiesen.

Die im Stadtentwicklungsplan formulierten Ziele zur Umweltqualität sind eingelöst:

- Innerhalb des Stadtteils entstehen mit dem Langen Anger und der Pfaffengrund Terrasse große, durchgehende Grünzüge, ergänzt durch den Zollhofgarten, die Terrassenplätze und den mittigen Grünraum um das bürgerschaftliche Zentrum am Gadamer Platz.
- Gegen die Lärmbelastung vorhandener Hauptverkehrsstraßen wirkt die gewerbliche Randbebauung als Lärmschutz für die zum Landschaftspark orientierten Wohngebiete.
- Der Außenbereich Pfaffengrund ist mit der Widmung als Landschaftspark unter Beibehaltung der landwirtschaftlichen Feldflur als Klimaschutzraum und Naherholungsgebiet erhalten.

3. Weiterentwicklung der Rahmenplanung seit dem Zwischenbericht (11/ 2002)

Seit dem Zwischenbericht hat sich die städtebauliche Rahmenplanung in einigen Detailpunkten weiterentwickelt. Grundsätzliche Änderungen am Stadtgrundriss haben sich in den letzten 5 Monaten nicht ergeben. Die relevanten Weiterentwicklungen werden nachfolgend aufgelistet:

Nutzungskonzept:

1. 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, indem die Bahnrandstraße unmittelbar bis an das Bahnbetriebswerk gelegt wurde. Durch die Verschiebung der Bahnrandstraße wurde eine Grundstücksparzellierung geschaffen, die eine Verlagerung des bestehenden Fachmarktes von der Güteramtsstraße (Dehner) in die neue Zone südlich des Bahnbetriebswerkes ermöglicht. Der neue Standort für die Fachmärkte ist durch das Fachgutachten „stadt- und standortverträgliches Einzelhandelskonzept für die Bahnstadt, Büro Acocella, Lörrach 2001 bestätigt worden.

2. Der südliche Bereich des Quartiers am „Zollhofgarten" wurde hinsichtlich der Nutzungszonierung geändert. Zur Erhöhung des Wohnanteils wurde die Bebauung an der Südseite des Quartiers am Zollhof nicht mehr als Mischgebiet, sondern als allgemeines Wohngebiet definiert. Aus diesem Grund wurde auch der Ersatzstandort für eine mögliche zentral liegende Schule, auf die Nordseite des bürgerschaftlichen Zentrums (Grüne Meile) in den Bereich der Dienstleistungsflächen verlegt, so dass der bisherige Standort als Wohnbaufeld genutzt werden kann.

Verkehrsplanung:

1. Die Bahnrandstraße wurde im Bereich des Bahnbetriebswerkes in Richtung Norden verschoben. Die Hauptverkehrsstraße ist durch die Verschiebung in Höhe der künftigen S-Bahnabstellgruppe nur noch einseitig angebaut. Im Zwischenbericht war die Straße beidseitig angebaut.

2. Die verkehrliche Anbindung der Bahnrandstraße wurde im nordwestlichen Bereich des Gewerbegebiets Pfaffengrund dahingehend geändert, dass ein zusätzlicher Straßenanschluss unmittelbar an die Henkel-Teroson-Straße erfolgt, so dass die Eppelheimer Straße vom Gewerbeverkehr entlastet wird. Die neue Anbindung ermöglicht eine adäquate Erschließung des Gewerbegebietes Pfaffengrund, des Bahnbetriebswerkes und der künftigen Fachmarktzone. Zusätzlich erhält auch der mögliche Regionalterminal einen direkten Anschluss zum Autobahnzubringer.

Infrastruktur:

1. Die Lage des neuen elektronischen Stellwerkes wurde im Zuge der Planung nochmals optimiert und befindet sich jetzt nördlich der Montpellierbrücke. Die Bahnrandstraße wurde in diesem Bereich entsprechend trassiert.

2. Seitens der Bahn wurde der endgültige Umgriff für die Abstellanlagen der S-Bahn festgelegt und in die Planung integriert.

3. Als Vorgabe für den noch aufzustellenden Landschaftsrahmenplan Pfaffengrund wurden die Standorte und Flächenanforderungen für Spiel- und Sporteinrichtungen präzisiert bzw. lokalisiert.

4. Für die Feuerwehr wurde zusätzlich der Ersatzstandort auf der anderen Seite der Speyerer Straße ausgewiesen.

4. Kernaussagen des Abschlussberichtes

Die Kernaussagen der städtebaulichen Rahmenplanung werden in der Folge aus dem Abschlussbericht verkürzt zitiert:

4.1 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 Quartiersschwerpunkte.

4.2 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.
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 ist, flankiert von Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen gesamtstädtischer Bedeutung. Beidseits des Bahnhofs („Czernyplatz" und „Montpellierplatz") entstehen Dienstleistungs- und Büroquartiere. Die Eppelheimer Straße wird zu einem urbanen Dienstleistungs- und Gewerbequartier mit Schwerpunkten am Czernyplatz und Eppelheimer Dreieck.

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, Einzelhandel, Büros und Wohnen. Räumliche und gesellschaftliche Mitte des neuen Stadtteils ist der begrünte Stadtraum um das Bürgerschaftliche Zentrum.

Entsprechend der Umfeldbedingungen der Bahnstadt und analog zu den Verkehrsbedingungen des Stadtgrundriss definiert sich die Nutzungsverteilung des neuen Stadtteils. Entlang der Bahn und an Hauptverkehrsstraßen liegen die Arbeitsplatzstandorte mit den gewerblichen Bauflächen von Fachmärkten, stadtverträglichem Gewerbe und Dienstleistungen. Diese schirmen gleichsam als Rücken die zum Landschaftspark orientierten Wohngebiete gegen Lärmeinwirkungen ab. Nahtstelle zwischen Wohnen und Arbeiten ist das Mischquartier um den Zollhofgarten, das alle gewerblichen und öffentlichen Versorgungseinrichtungen aufnimmt.

An den Schnittstellen von Hauptverkehrsstraßen und den querenden Haupt- Fuß- und Radwegen liegen Quartiersplätze, denen in der Regel auch Straßenbahnhaltestellen zugeordnet sind und wo sich einzelne Läden und Dienstleistungen ansiedeln können (Bäcker, Reinigung, Apotheke usw.).

Analog zum Stadtgrundriss entstehen mit dieser Standortverteilung unterschiedliche Stadtquartiere mit spezifischer Bau- und Nutzungsstruktur jeweils auf Quartiersplätzen als eigenen Mittelpunkt:

- Der Bahnhofsplatz Süd ist Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und ist flankiert von Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung.
- Der Montpellierplatz ist Schwerpunkt der umgebenden Technologie- und Dienstleistungsquartiere der Speyerer Straße und Czernystraße.
- Der Czernyplatz ist Schwerpunkt des gleichnamigen Dienstleistungsquartiers.
- Das Eppelheimer Dreieck ist Nahtstelle und Schwerpunkt unterschiedlicher Gewerbegebiete (Eppelheimer Straße für stadtverträgliches Gewerbe und Dienstleistungen, Fachmarktzentrum, Dienstleistungsbebauung am Eppelheimer Kopf).
- Der Zollhofgarten mit dem Zollhofquartier als Misch- und Wohngebiet, an dessen Nordrand die Versorgungseinrichtungen der Grünen Meile integriert sind, das Spitze Eck, Focus der umgebenden Wohn- und Gewerbeflächen.
- Die Wohnterrassen am Landschaftspark mit den zum Park orientierten Terrassenplätzen, hier werden auch die Kindergärten und einzelne Dienstleistungen aufgenommen.
- Das Wohngebiet am Diebsweg mit dem internen Quartiersplatz.

Einen besonderen Standort hat die Grundschule, die wegen der Zuordnung großzügiger Sportanlagen und Freiflächen dem Pfaffengrund zugeordnet ist, aber von allen Wohngebieten ohne Querung von Hauptverkehrsstraßen erreichbar ist. Es gibt einen Ersatzstandort für eine stadtteilinterne Schule (ohne Sportflächen), der auch für eine Ganztagsschule geeignet wäre. Die Kindergärten liegen verteilt auf unterschiedliche Wohngebiete und sind jeweils begrünten Quartiersplätzen zugeordnet. Große Sporteinrichtungen liegen im Landschaftspark Pfaffengrund, während kleinere Spielflächen und Bewegungsräume in den zahlreichen innerstädtischen Grünflächen integriert sind.

Das Nahversorgungszentrum des neuen Stadtteils befindet sich an der Nahtstelle von Wohnen und Arbeiten entlang der Grünen Meile, während der Bahnhofsvorplatz als Standort für zentrale Versorgungseinrichtungen und Unterhaltungsangebote ausgewiesen ist. (Darunter öffentliche Bahnhofsgaragen mit Erschließung von der Bahnrandstraße)

Die Fachmärkte am Westteil der Eppelheimer Straße sind sowohl von der Bahnrandstraße als auch vom Eppelheimer Dreieck (Straßenbahnhaltestelle) erreichbar.

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

4.3 Stadträume und Baustruktur

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 eigenem Charakter entstehen.

Während der Stadtgrundriss den öffentlichen Raum und den Standortbedingungen folgend die Stadtfunktion festschreibt, 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:

- 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).
- Sonderbauformen werden für großflächige Gewerbenutzungen ausgewiesen.
- Besonderen Standorten sind Sonderbauformen für Öffentliche Einrichtungen zugewiesen.

Regelhöhe der Bebauung an den Hauptverkehrsstraßen beträgt 5 Geschosse, im mittigen Zollhofquartier 4 Geschosse und zum Landschaftspark 3 - 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 für publikumsfrequentierte Nutzungen, insbesondere Sondernutzungen, auch Sonderbauformen möglich sind, die vom Umfeld abweichen.

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

4.4 Verkehr

Grundlage des Verkehrskonzepts ist die Entlastung der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen Eppelheimer Straße und Czernyring durch eine neue Bahnrandstraße, die den Autobahnanschluss am Rittel mit der Czernybrücke 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.

Stadtteilmitte ist der Bereich um den Zollhofgarten, der von Sammelstraßen und Straßenbahnlinien tangiert im Innenbereich verkehrsfrei ist und die Wohnfolge- und Versorgungseinrichtungen aufnimmt. In die Wohnquartiere am südwestlichen Stadtrand führen verkehrsberuhigte Wohnstraßen.

Neue Straßenbahnlinien erschließen den Stadtteil und binden auch den südlichen Bahnhofsplatz an.

4.5 Grünordnung und landschaftliche Einbindung

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleine 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 den Pfaffengrund, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet.

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. Blockrandbebauung und Baucluster in Wohn- und Mischgebieten haben grüne Binnenbereiche, während die gewerbliche Baufläche durch Vorgärten und bei offener Bauweise durch Grenzbäume eine im Straßenbild wirksame Begrünung erhalten.

Der Lage am Freiraum Pfaffengrund-West verdankt die Bahnstadt ihre außergewöhnliche Standortqualität.
In der Überlagerung der vorhandenen Feldwege mit den geometrischen Linien der neuen Wegführungen aus der Bahnstadt in den Freiraum kann auch der historische Weg zum Schwetzinger Schloss wieder zur übergeordneten Raumachse werden, in die alle Wegführungen münden.

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.

5. Realisierung und Umsetzung der Rahmenplanung

5.1 Abweichung vom Modell Räumlicher Ordnung (MRO) 1999

Die Zielaussagen des MRO für das Projekt Bahnstadt liegen in Form von Abschätzungen vor. Die Genauigkeit der MRO-Prognose ist aufgrund der Maßstabsebene im 1 : 15000 (Maßstab des amtlichen Stadtplanes), zu relativieren: Zitat: „Die Angaben dienen vor allem dazu, eine Vorstellung von den Größenordnungen zu geben. Bei der konkreten Überplanung und Bebauung der Flächen können sich erhebliche Abweichungen ergeben".

Für den Bereich Bahninsel (Fläche Nr.12 der Flächenbilanzierung für die Gesamtstadt) wurden ca. 2 500 Wohneinheiten (WE), sowie 4 000 Arbeitsplätze (AP) prognostiziert. Dem Projektgebiet zuzuordnen ist auch die Fläche Nr. 11, die Eppelheimer Str. ("Wohnquartiers Am Diebsweg") mit geschätzten ca.1100 WE, insgesamt 3 600 WE.
Die Vorgaben des MRO wurden über die Auslobung zum Wettbewerb Bahnstadt in das Projekt eingespeist. Die Rahmenplanung, welche mit dem Primat eines hohen Wohnanteils konzipiert wurde, erreicht nach ersten Berechnungen ca. 2 500 – 2 600 WE. Die Abweichung von der MRO-Vorgabe (3600 WE), um ca. 1 100 WE, lässt sich folgendermaßen nachvollziehen:

Durch drei Veränderungen im Planungsprozess betreffend der Fläche 11 sind hier statt der prognostizierten 1 100 WE nur noch ca. 400 WE umsetzbar:

- Im MRO sind 3 Gewanne ausgewiesen, das Projekt berücksichtigt nur 2 Gewanne (Flächenverlust)
- Die Dichte des Baugebietes am Diebsweg wurde mit einer mittleren Dichte, GFZ 0,6 (Doppelhäuser) als Vermittlung zwischen der Gartenstadt Pfaffengrund GFZ 0,4 und dem urbanen Stadtteil Bahnstadt GFZ 1,0 konzipiert.
- Im Bereich Wohngebiet am Diebsweg wurde ein Schulstandort mit Sportflächen integriert (Flächenverbrauch).

Im Bereich des Bahnbetriebswerkes / der heutigen Abstellflächen ging das MRO von einer Nutzung Wohnen und Gewerbe zu gleichen Anteilen aus (300- 400 WE).

- In dieser Zone sieht die Rahmenplanung eine Gewerbezone:
- Es soll das Fachmarktzentrum für die Verlagerung von Dehner und die Ansiedlung von Bauhaus eingerichtet werden.
- Nach dem Wettbewerb musste die Rahmenplanung Flächen an DB Netz für die neue S-Bahnabstellgruppe abtreten (Flächenverlust)
- Hinzukommt, dass im Bereich des Bahnbetriebswerkes die Bahnrandstraße als zentrale Erschließung entwickelt wurde. (Flächenverlust)

Fazit:

Die in der Rahmenplanung vorgesehenen Wohnbauflächen weisen schon jetzt eine sehr hohe städtebauliche Dichte auf. Das Mischquartier am Zollhof liegt in der Konzeption bereits über dem Dichtewert, welcher beispielsweise in der Glockengießerei mit einer GFZ (Grundflächenzahl) von 2, 4 erreicht wurde.
Auch das Wohngebiet an den Wohnterrassen weißt in den Berechnungen schon jetzt die Höchstwerte der Baunutzungsverordnung mit einer GFZ von 1,0 auf.
Eine weitere Verdichtung ist in diesen Quartieren städtebaulich nicht zu vertreten.

Zur Kompensation der nicht erzielbaren WE-Vorgaben des MRO schlägt das Stadtplanungsamt daher im Zuge der Rahmenplanung folgende Optimierungen vor:

- im Bereich der „Grünen Meile", den Wohnanteil im Kerngebiet auf 15 - 20 % erhöhen.
- Das Gewerbegebiet nördlich der „Grünen Meile" hinsichtlich einer Wohnnutzung im weiteren Projektablauf (Teilbauungspläne) überprüfen.

Die Konzeption der städtebaulichen Rahmenplanung weist mit ca. 2 500 – 2 600 WE aufgrund der Flächenreduzierung bzw. Nutzungszuordnungen den höchst möglichen Wohnanteil auf.

5.2 Quartiersqualitäten:

Zur Sicherung der angestrebten Quartiersqualität wird bei der Realisierung von Wohnstandorten entlang der „Wohnterrassen" eine zeitgleiche Entwicklung des „Zollhofquartieres" im Sinne einer städtebaulichen Nutzungseinheit vorausgesetzt. Mit dieser Entwicklungsverknüpfung soll gewährleistet werden, dass zwischen den Wohnstandorten am Siedlungsrand des neuen Stadtteils und dem Czernyring zwischenzeitlich keine Brachflächen ohne Sozialkontrolle verbleiben. Der öffentliche Raum soll unter Berücksichtigung sicherheitsvermittelnder Aspekte ausgestaltet werden.

Bei der Entwicklung der Quartiere wird Wert auf die Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes gelegt. Bei der Projektierung der Quartiere wird Wert auf eine ausgeglichene Sozialstruktur gelegt.

5.3 Realisierungsabschnitte

Die Entwicklung der Bahnstadt wird nicht nur in räumlichen Teilabschnitten, sondern auch zeitlich gestaffelt erfolgen. In der ersten Realisierungsphase werden insgesamt vier Teilbereiche gebildet (siehe Plan Entwicklungs-/Realisierungsabschnitte). Die Abschnittsbildung orientiert sich hierbei in erster Linie an den Erschließungsanforderungen der Bahnstadt, d. h. vom Anschlusspunkt Rittel ausgehend werden die Bebauungspläne dem Verlauf der Bahnrandstraße von West nach Ost folgen. Neben der Erschließung spielen aber auch logistische Abläufe, wie z. B. Betriebsverlagerungen und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. Daher soll in der ersten Phase auch bereits ein neues Wohnbaugebiet ausgewiesen werden, welches von der Speyerer Straße ausgehend nach Westen über die Rudolf-Diesel-Straße erschlossen wird. Es wird angestrebt, dass die Bebauungspläne bis Ende 2005 einen Verfahrensstand erreicht haben, der Baugenehmigungen ermöglicht.

In der zweiten Realisierungsphase sollen ab 2005 die verbliebenen Teilabschnitte überplant werden. Eine genaue Abschnittsbildung und Aussagen zur zeitlichen Reihenfolge sind zur Zeit noch nicht möglich. Hier sind zum einen noch Gespräche und Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern wie DB-Netz, Post und Bund/OFD (Verlagerung der amerikanischen Einrichtungen) zu führen. Zum anderen sind die ökonomischen Rahmenbedingungen und die Vermarktungssituation zu berücksichtigen, die augenblicklich nicht prognostiziert werden können.

Für Flächen im Projektumgriff, welche dem Außenbereich zuzuordnen sind, gilt der Entwicklungsgrundsatz des Modells Räumliche Ordnung: „Entwicklung von Konversionsflächen vor Inanspruchnahme des Außenbereiches". Da die Flächen für das geplante „Wohnquartier am Diebsweg" als Außenbereich zu definieren sind, soll dieser Bereich erst in der letzten Phase der Projektes umgesetzt werden.

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Öffentlichkeitsarbeit

Nach der Zustimmung des Gemeinderates zur vorliegenden Rahmenplanung gilt es, für das städtebauliche Großprojekt der Stadt Heidelberg Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. In einem ersten Schritt ist eine breit angelegte Bürgerinformation zur städtebaulichen Rahmenplanung vorgesehen. In der Folge ist eine Bürgerbeteiligung zu organisieren und ein professionelles Konzept der Öffentlichkeitsarbeit zu entwickeln.

6.2 Rahmenvereinbarung

Bis zum Jahresende ist auf Grundlage der städtebauliche Rahmenplanung die Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Hauptpartner der aurelis real estate GmbH & Co. KG sowie Dritten Eigentümern (Bund, Post, Private) zu verhandeln. Mit der Rahmenvereinbarung (städtebaulicher Vertag auf der Ebene der Rahmenplanung) werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner zur Umsetzung des Projektes geregelt. Hierbei steht die Herstellung der technischen und sozialen Infrastruktur, die Erschließung und die Herstellung des öffentlichen Raumes auf der Ebene des Gesamtprojektes im Vordergrund.

6.3 Preis- und belegungsgebundene Wohnungen

Die Bahnstadt stellt das Wohnungsbaupotential Heidelbergs für die nächsten Jahre dar. Das städtische Wohnungsentwicklungsprogramm sieht in der Bahnstadt preis- und belegungsgebundene Wohnungen in der Größenordnung von 15 % vor. Da sich die künftigen Wohnbauflächen mit Ausnahme des Baugebiets am Diebsweg vollständig im Eigentum von aurelis befinden, können die für die Förderung des preis- und belegungsgebundener Wohnungen erforderlichen Mittel lediglich über die städtebaulichen Verträge mit aurelis vereinbart und erhoben werden. Eine andere Möglichkeit zur Finanzierung stellt der Ansatz dar, künftige Investoren in städtebaulichen Verträgen unmittelbar zur Errichtung preis- und belegungsgebundener Wohnungen in klar definiertem Umfang zu verpflichten. In welchem Umfang diese Verpflichtung zu realisieren ist, bleibt den Verhandlungen zur Rahmenvereinbarung vorbehalten. Im Zuge dieser Verhandlungen wird eine Gesamtkostenrechnung zu erstellen sein, welche eine Umsetzung der Forderung klären wird.

6.4 Realisierungskosten

Im Zuge der Rahmenplanung wurden für den Hauptkostenblock „Erschließung und öffentlicher Raum", d. h. Straßen, Wege, Plätze, Grünflächen, erste Kostenschätzungen, differenziert nach der Funktion und den Ausstattungsmerkmalen der einzelnen Teilflächen, angestellt. Hierbei konnten entsprechend des Charakters und der Maßstäblichkeit des Rahmenplans nur generalisierende Aussagen durch die Übertragung von durchschnittlichen Erfahrungswerten auf das Projektgebiet getroffen werden.
Es gilt in den nächsten beiden Jahren sowohl durch ergänzende und vertiefende Fachgutachten als auch durch erste Vorplanungen zur Erschließung des Gebietes, größere Sicherheit im Hinblick auf die technische Umsetzung und die zu erwartenden Kosten zu erhalten. Gerade die Kostensicherheit und -transparenz ist für die anstehenden Fragen zur Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sowie der Kostenbeteiligung der Eigentümer, Investoren und der Stadt von zentraler Bedeutung für die zügige Realisierung der städtebaulichen Vorhaben.

Mit größerem Maßstab der Bebauungspläne (1 : 500 bwz. 1 : 1000) und den notwendigen technischen Planungsleistungen bzw. Objektplanungen werden fundierte Aussagen zu den Einzelkosten gewonnen. Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Kostenschätzungen für Grunderwerb, Bodenordnung, Erschließung, Grünordnung sowie soziale und technische Infrastruktur kann bei einer geplanten zukünftigen BGF von ca. 981 000 m² und einer Nettobaufläche von ca. 620 000 m² unter folgenden Voraussetzungen von einer Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts ausgegangen werden:

- Das städtebauliche Konzept kann insgesamt wie im Rahmenplan vorgeschlagen umgesetzt werden.
- Für die Bahnrandstraße und die Verlegung der Straßenbahn stehen auch zukünftig Fördermittel nach dem GVFG in der bisherigen Höhe zur Verfügung.
- Aus den vertiefenden Untersuchungen des Bodens ergeben sich keine bisher nicht absehbaren Aufwendungen zur Abfall- bzw. Altlastenentsorgung und Sanierung.
- Die derzeit von der US Army belegten Flächen am Czernyring werden nach Freimachung zu einem angemessenen Preis der städtebaulichen Entwicklung zur Verfügung gestellt.

Die entstehenden Kosten für den öffentlichen Raum werden von den künftigen Investoren getragen.

6.5 Umweltverträglichkeitsstudie

Die Erarbeitung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) stellt die Phase 3 des Projektablaufes dar. Die Beauftragung einer UVP auf der Ebene der Rahmenplanung, welche die Umweltbelange integrativ für das Gesamtgebiet betrachtet, muss kurzfristig erfolgen.

Die Studie wird möglichen zusätzlichen Untersuchungsbedarf aufzeigen und konkrete Vorgaben und Maßnahmen für die nächste Planungsstufe (verbindliche Bauleitplanung) ergeben.

6.6 Verbindliche Bauleitplanung / Entwidmungsverfahren / Rückbau Bahninfrastruktur

Mit der Erarbeitung der Teilbebauungspläne (Phase 4) kann nach der Fertigstellung des Umweltberichtes noch in diesem Jahr begonnen werden. Parallel zur Erstellung der Teilbebauungsplänen, sind auf Grundlage der Rahmenvereinbarung städtebauliche Verträge zu vereinbaren.
Während der Schaffung kommunalen Planungsrechtes beabsichtigt die aurelis das Entwidmungsverfahren für die Bahnflächen voran zu bringen. Beide Verfahren sind zeitlich eng miteinander abzustimmen.

Parallel dazu beabsichtigt der Kooperationspartner in enger Abstimmung mit den städtischen Fachämtern, Fachgutachten zur Erschließung und zum Rückbau der Bahnflächen in Auftrag zu geben. Geplant ist der Rückbau der Bahninfrastruktur für das Jahr 2004.

6.7 Planungsrecht / Baurecht / Konkrete Einzelprojekte

Bei einem weiterhin reibungslosen Projektverlauf ist zu erwarten, dass die ersten Bebauungspläne für Teilbereiche bis Ende 2005 einen Verfahrensstand erreicht haben, welcher Baugenehmigungen ermöglicht. Ab Ende 2005/Anfang 2006 wird nach derzeitigen Erkenntnissen die Phase 5 des Projektablaufes (Umsetzung/Realisierung von konkreten Projekten) anlaufen.

Den Beginn der ersten größeren Baumaßnahme auf Grundlage der Rahmenplanung, stellt die geplante Verlagerung des Fachmarktes von der Güteramtstraße zur Eppelheimer Straße dar. Zu diesem Vorhaben laufen seit Kurzem erste Gespräche mit den Projektentwicklern und aurelis. Mit der Bearbeitung eines Bebauungsplanes für das neue Fachmarktzentrum kann nach dem Beschluss der städtebaulichen Rahmenplanung begonnen werden.

7. Zusammenfassung

Der Abschlussbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung gibt einen umfassenden Überblick über die mit dem Kooperationspartner aurelis (ehemals DB IMM) und den Planungsbüro entwickelte **Zielplanung**.
Die Rahmenplanung hat den im Wettbewerb gefunden Ansatz, die bisherige spezifische Ordnung der Bahninsel als konstituierendes Element einer neuen urbanen Stadtstruktur zugrunde zu legen, vertieft untersucht und setzt diesen konsequent fort.
Der weiterentwickelte **Stadtgrundriß** definiert mit den Straßen, Wegen und Plätzen den öffentlichen Raum der Bahnstadt. Der Stadtgrundriss erweist sich als nutzungsflexibel, zudem schafft er nachhaltige Strukturen und Typologien mit einer dem jeweiligem Standort angemessenen Dichte und Maßstäblichkeit. Die **städtebauliche Dichte** der Rahmenplanung läßt sich anhand des **Gesamtmodells bzw. der Modellausschnitte** im Maßstab 1 : 1000 nachvollziehen.

Das vorliegende **Nutzungskonzept** wurde mit der Prämisse bearbeitet, einen möglichst **hohen Wohnanteil** zu erzielen, da es sich bei den Projektflächen um die letzte zentral gelegene Wohnbauflächenreserve der Innenentwicklung handelt. Gleichzeitig gelten für die Wohnnutzung bei einer **Konversionsfläche** hinsichtlich der bestehenden Vorbelastungen (Altlasten und Verkehrslärm) die strengsten Grenzwerte. Die Rahmenplanung sieht ein **klar gegliedertes Nutzungskonzept** vor, welches sich an den **Vorbelastungen orientiert** und gleichzeitig die Lagegunst des Plangebietes für die jeweiligen Nutzungen berücksichtigt.

Der **zentrale Bereich** („Quartier am Zollhof" und die Flächen um den „Gadamer Platz") sind zum Teil marktdisponabel und zeigen somit die gewünschte **Flexibilität für künftige Entwicklungen.**

Die konzipierte Stadtstruktur weist gut proportionierte Baufelder auf. Die Funktion und die Bauweise der Baufelder sind im Rahmen der Nutzungspräferenzen noch variabel. Die **städtebauliche Rahmenplanung** weist somit noch **größtmögliche Handlungsspielräume** für die folgende Planungsphase der verbindlichen Bauleitplanung mit den Bebauungsplänen für die Teilbereiche auf.

gez.

Beate W e b e r

Anlage 1

Vorl. DS: 258/2003

Zielaussagen aus gesamtstädtischen informellen Planungen:
MRO
SSK, FSK, Umweltplan,
Verkehrsentwicklungsplan
etc.

Flächennutzungsplan

Fachbeitrag Verkehr

Fachbeitrag Grün

Fachbeitrag Altlasten

Fachbeitrag Immissionsschutz

Phase I

Auslobung Wettbewerb

Auswahl 1. Preis Wettbewerb
Grundlage für die Erarbeitung der Rahmenplanung

Phase II

Erarbeitung Rahmenplanung

Vertiefung Fachbeitrag Verkehr

Vertiefung Fachbeitrag Grün

Phase III

UVP Grundlage: Rahmenplan
Ermittlung der Umweltbelange und deren Auswirkungen unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Beiträge der Fachplanungen

Vertiefung ggf. Fachbeitrag
- Grün
- Versickerung
- Altlasten
- Immissionsschutz (Lärm, Erschütterungen)
- Klima etc.

Phase IV

Bauleitplanung

Vertiefung Fachgutachten
- Grün
- Versickerung
- Altlasten
- Immissionsschutz (Lärm, Erschütterungen)
- Klima etc.

Phase V

Umsetzung/Realisierung

VERSIEGLUNGSGRAD NACH NUTZUNGSARTEN

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG
HEIDELBERG BAHNSTADT
ÖKOLOGIE UND LANDSCHAFT
VERSIEGLUNGSGRAD NACH NUTZUNGSARTEN

	überbaut	unterbaut	Rest
Wohngebiete			
[illegible]	60%	20%	20%
[illegible]	40%	20%	40%
[illegible]	40%	10%	50%
[illegible]	60%	20%	20%
[illegible]	60-100%	0-40%	0%
[illegible]	60%	20%	20%
[illegible]	60%	0%	40%
Sonderflächen	60%	20%	20%
[illegible]	100%	0%	0%
Schulstandort "Am Dieberweg"	45%	0%	55%

Verkehrsflächen

[illegible]

Straße [illegible]

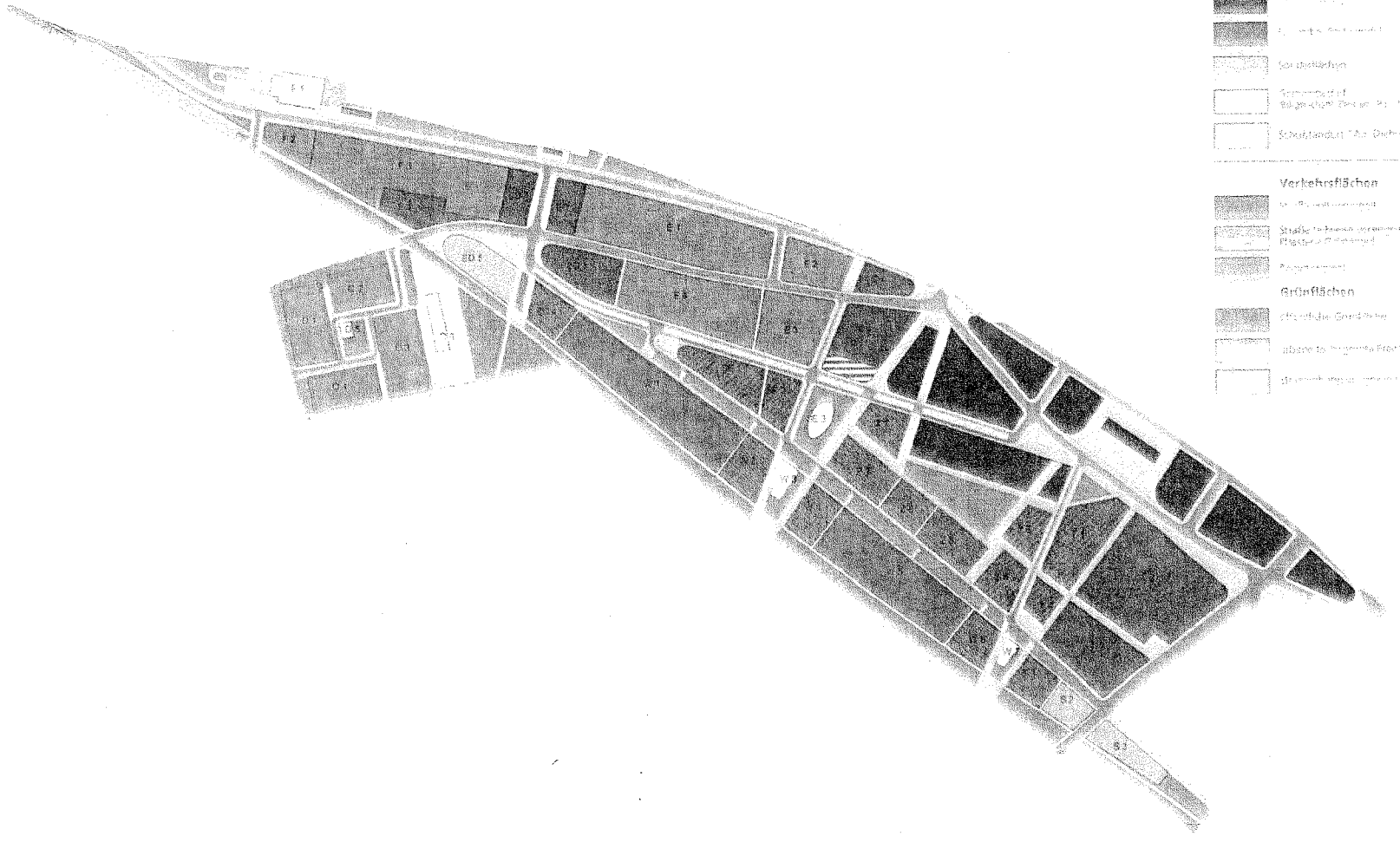
[illegible]

Grünflächen

[illegible]

[illegible]

[illegible]



14.05.2003

Anlage 3

STÄDTEBAULICHE KENNZIFFERN DER BAUFELDER

LEGENDE

Baufeld | Grundflächenzahl
Gebiet | Vollgeschosse
GRZ | GFZ

Anlage 4

14.05.2018

Abschätzung des Wohnungspotenzials der Bahnstadt

Baufeld	BGF	darunter Wohnnutzung			
	insgesamt	Anteil in %	BGFbrutto	netto* in m²	Zahl**d.WE
D1	13.719	100%	13.719	9.603	104
D2	12.405	100%	12.405	8.684	94
D3	15.228	100%	15.228	10.659	116
D4	12.800	100%	12.800	8.960	93
D5	1.237	0%	0	0	0
D6	11.165	0%	0	0	0
F1	9.720	0%	0	0	0
F2	3.338	0%	0	0	0
F3	16.925	0%	0	0	0
F4	16.132	0%	0	0	0
ED1	13.426	0%	0	0	0
ED2	13.466	0%	0	0	0
ED3	21.089	10%	2.109	1.476	21
ED4	14.491	40%	5.796	4.058	45
ED5	21.432	10%	2.143	1.500	18
W1	45.012	100%	45.012	31.508	353
W2	13.633	100%	13.633	9.543	112
W3	1.589	0%	0	0	0
W4	11.997	100%	11.997	8.398	100
W5	37.605	100%	37.605	26.324	305
W6	11.200	100%	11.200	7.840	94
W7	946	0%	0	0	0
E1	35.217	0%	0	0	0
E2	11.815	0%	0	0	0
E3	25.826	0%	0	0	0
E4	15.195	0%	0	0	0
SE1	21.019	40%	8.408	5.885	84
SE2	17.714	40%	7.086	4.960	71
SE3	4.920	0%	0	0	0
C1	12.139	0%	0	0	0
C2	19.379	0%	0	0	0
C3	33.800	10%	3.380	2.366	34
C4	16.853	10%	1.685	1.180	17
C5	33.873	10%	3.387	2.371	34
Z1	15.667	40%	6.267	4.387	63
Z2	48.703	40%	19.481	13.637	172
Z3	13.394	40%	5.358	3.750	46
Z4	13.224	80%	10.579	7.405	99
Z5	17.338	80%	13.870	9.709	116
Z6	11.808	80%	9.446	6.612	78
Z7	18.082	80%	14.466	10.126	137
B1	17.585	0%	0	0	0
B2	6.098	0%	0	0	0
B3	20.568	0%	0	0	0
M1	27.204	0%	0	0	0
M2	15.007	0%	0	0	0
M3	7.675	0%	0	0	0
T1	28.629	20%	5.726	4.008	54
T2	72.409	0%	0	0	0
T3	35.677	0%	0	0	0
T4	8.885	40%	3.554	2.488	33
S1	13.162	40%	5.265	3.685	41
S2	11.431	0%	0	0	0
S3	12.524	0%	0	0	0
Summen	**981.376**		**301.605**	**211.124**	**2536**

Summenabweichung rundungsbedingt

* Nettogeschossfläche = 70% der Bruttogeschossfläche
** bei dieser Schätzung liegen den einzelnen Baufeldern unterschiedliche Annahmen, insbesondere zur Größenstruktur der Wohnungen, zugrunde.

Quelle: Trojan + Trojan, 14.05.03
Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg 28.05.03

1. Ergänzung zur Drucksache: 258/2003
Heidelberg, den 16. Juni 2003

Stadt Heidelberg
Dezernat I
Rechtsamt

Städtebauliche Rahmenplanung Bahnstadt
hier: Abschlussbericht / Stellungnahme des Rechtsamtes

Informationsvorlage

und Tischvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentl.	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs-und Verkehrsausschuss	17.06.2003	Nein	☒ ja O nein O ohne	19.6.
Gemeinderat	26.06.2003	J	Kenntnis genommen	4.7.

Inhalt der Information:

Kenntnisnahme des Gutachtens des Rechtsamtes zu der Frage der Notwendigkeit eines Beschlusses über den Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB

In der nichtöffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.05.2003 war eine Stellungnahme des Rechtsamtes zur Frage der Notwendigkeit eines Beschlusses über den Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB erbeten worden.

Stellungnahme des Rechtsamtes:

Nach § 165 Abs. 3 BauGB kann die Gemeinde einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- Die zügige Durchführung und einheitliche Vorbereitung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme muss gem. § 165 Abs. 1 BauGB im **öffentlichen Interesse** liegen („zügige Durchführung" bedeutet hier, dass die Verwirklichung in einem „absehbaren Zeitraum" erfolgen muss).
- Die Entwicklungsmaßnahme muss von **besonderer Bedeutung** für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde sein (§ 165 Abs. 2 BauGB).
- Das **Wohl der Allgemeinheit** muss die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordern, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten oder zur Wiedernutzung brach liegender Flächen (§ 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB).
- Die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke dürfen nicht durch **städtebauliche Verträge** erreichbar sein (§ 165 Abs. 3 Nr. 3, 1. Alternative BauGB) oder: Betroffene Eigentümer müssten nicht bereit sein, ihre Grundstücke zu den bei Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches geltenden Grundstückswerten an die Gemeinde zu veräußern (§ 165 Abs. 3 Nr. 3, 2. Alternative i. V. m. § 169 Abs. 1 Nr. 6 und § 153 Abs. 1 bis 3 BauGB).
- Die zügige Durchführung muss gewährleistet sein (§ 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB).

Die Umsetzung erfolgt durch:

- Zwischenerwerb der Grundstücke durch die Gemeinde. Nach § 166 Abs. 3 BauGB **soll** die Gemeinde die Grundstücke im städtebaulichen Entwicklungsbereich erwerben, es sei denn, der Grundstückseigentümer ist in der Lage, das Grundstück in der voraussichtlichen Verwendungsart zu nutzen und verpflichtet sich hierzu gegenüber der Gemeinde. Hinweis: Unter bestimmten Voraussetzungen (wirtschaftliche Unzumutbarkeit) kann der Eigentümer gem. § 168 BauGB verlangen, dass die Gemeinde ein Grundstück im städtebaulichen Entwicklungsbereich erwirbt.
- Zwischenfinanzierung aller Entwicklungsaufwendungen durch die Gemeinde.

Stellungnahme: Gegen die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches für das Gebiet der zukünftigen Bahnstadt bestehen angesichts des bisherigen Verfahrensablaufes und insbesondere angesichts der Kooperationsbereitschaft der aurelis als Eigentümerin des größten Teils der Grundstücke erhebliche rechtliche Bedenken.

Aufgrund des verfassungsrechtlichen **Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes** wäre eine hoheitliche Maßnahme wie die Festsetzung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches nach § 165 Abs. 3 BauGB im vorliegenden Fall rechtlich angreifbar.
Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz besagt, dass eine hoheitliche Maßnahme nur zulässig ist, wenn sie zur Zielerreichung **geeignet, erforderlich und angemessen** ist. Da die aurelis selbst massiv an der Gesamtmaßnahme interessiert ist und bisher auch sehr kooperativ handelt (was nicht ausschließt, dass sie als Grundstückseigentümerin berechtigte Eigentümerinteressen vertritt), würde sich die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches als **nicht erforderliches Mittel** erweisen. Nicht umsonst hat der Gesetzgeber in § 165 Abs. 3 Nr. 3, 1. Alternative BauGB ausdrücklich festgehalten, dass die Gemeinde einen städtebaulichen Entwicklungsbereich (nur) dann festlegen kann, wenn die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können. Wenn vertragliche Regelungen dagegen erfolgversprechend erscheinen, ist die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches nicht „erforderlich" im o.g. Sinne.

Fraglich ist auch, ob die Stadt Heidelberg tatsächlich dafür einstehen kann, dass die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme **zügig durchgeführt** werden wird. Angesichts der Größe der Fläche der Bahnstadt kann hier sicher kein enger Zeitraum angenommen werden. Dennoch liegen wesentliche Voraussetzungen für eine zügige Durchführung nicht in der Hand der Stadt. Insbesondere handelt es sich um **gewidmetes Bahngelände**, auf das die Gemeinde gem. § 38 BauGB *vor der Entwidmung* keinen direkten planerischen oder tatsächlichen Zugriff hat. Dieser Gesichtspunkt stellt im Grunde genommen schon die **Geeignetheit** der Festlegung eines Entwicklungsbereiches als erste Voraussetzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes in Frage.

Ähnliche Überlegungen gelten im Übrigen ebenfalls für die zur Zeit durch die Post und durch die Amerikaner (Bundesvermögensverwaltung) genutzten Grundstücke. Hier hat die Stadt Heidelberg ebenso wie bei dem Bahngelände keinen unmittelbaren Einfluss auf die weitere Nutzung, woran auch die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches nichts ändern würde.

Im Ergebnis erweist sich die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches nach § 165 Abs. 3 BauGB demnach nicht als das geeignete bzw. erforderliche Mittel für die weitere städtebauliche Entwicklung der Bahnstadt. Die anderen kritischen Gesichtspunkte wie der notwendige Zwischenerwerb der Grundstücke durch die Gemeinde und die Anordnung einer hoheitlichen Maßnahme trotz mehrjähriger kooperativer Verfahrensweise haben wir bei dieser Begutachtung nicht näher beleuchtet; sie sprechen aber sicherlich ebenfalls gegen die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches nach § 165 Abs. 3 BauGB .

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg