

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0372/2013/BV

Datum:
01.10.2013

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

Freiraum Bahnstadt West, hier Auslobung

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 17. Oktober 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.10.2013	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bauausschuss stimmt den Inhalten der Auslobung des Wettbewerbs „Freiraum Bahnstadt West“ zu und beschließt die Veröffentlichung.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Betreuungskosten	45.000
Wettbewerbskosten	155.000
Einnahmen:	
Finanzierung:	
Über das Treuhandkonto der Bahnstadt	200.000

Zusammenfassung der Begründung:

Die Gestaltung der zukünftigen Grünen Meile in der Bahnstadt ist im Rahmenplan für den Bereich zwischen Czernyring und Einmündung des Langen Angers grundsätzlich geklärt. Für den Bereich bis zur vorhandenen Trasse der Straßenbahn auf der Eppelheimer Straße sollen im Rahmen des Wettbewerbs zum Einen die städtebauliche Idee verfeinert und zum Anderen die verkehrliche Erschließung und der Freiraum geplant werden.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 15.10.2013

Ergebnis: einstimmig beschlossen

Begründung:

1. Vorbemerkung

Das Wettbewerbsgebiet bildet den westlichen Eingang in die Bahnstadt. Über die Eppelheimer Straße werden auch aus Richtung Westen/ Südwesten zukünftige Besucher und Bewohner die Bahnstadt betreten.

Von Bedeutung für dieses Erlebnis sind die städtebauliche Figur/ Einordnung und die Gestaltung der öffentlichen Räume.

2. Verfahren

Die nachfolgenden Ausführungen geben einen Überblick über den geplanten Ablauf und wesentliche Inhalte des Wettbewerbs. Details sind der Anlage 01 zur Drucksache (Auslobungstext) zu entnehmen. Die Veröffentlichung der Aufgabenstellung ist für den 16.10.2013 vorgesehen.

2.1. Verfahrensart und Durchführung

Aufgrund der Komplexität der Entwurfsaufgabe bietet sich die Durchführung eines zweiphasigen Wettbewerbs an.

Die erste Phase des Verfahrens dient der Ideenfindung für ein städtebauliches Konzept und soll die Frage klären, wie und mit welchen baulichen Kubaturen sich die Bahnstadt dem Besucher präsentieren soll. Dabei spielen neben der Kubatur auch die Architektur und die räumliche Anordnung entscheidende Rollen.

Die zu entwickelnde Situation wird über die Qualität der Erreichbarkeit entscheiden. Die Verbindung zwischen Pfaffengrund und Bahnstadt wird davon wesentlich bestimmt.

Für diese erste Phase wurden 12 Büros zugelassen. 15 Büros haben sich beworben. 3 Büros mussten nach Prüfung der eingereichten Unterlagen ausgeschlossen werden. Von den 12 bestätigten Büros hat 1 Büro wieder abgesagt. Bei den 11 Teilnehmern handelt es sich um Landschaftsarchitekten, die mit Verkehrs-, Straßen-, Tiefbauingenieuren und mit Stadtplanern zusammenarbeiten.

Die Teilnahme der 11 Büros mit den Projektpartnern stellt sicher, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Entwurfsansätze nach der ersten Phase des Verfahrens vorliegen werden.

Die Jury wird in einer ersten Sitzung aus den eingegangenen Entwürfen 5 Arbeiten für die Weiterbearbeitung in der zweiten Phase des Wettbewerbs auswählen. Anregungen aus der Preisrichterzusammenkunft sollen den Teilnehmern der zweiten Wettbewerbsphase zur Verfügung gestellt werden.

In der zweiten Phase des Wettbewerbs ist der Lösungsansatz der ersten Phase auszuarbeiten und ein detaillierter Freiflächenentwurf zu entwickeln. Wirtschaftsplan und Kosten spielen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Lösung.

Die DSK übernimmt im Rahmen des Treuhändervertrags die Betreuung des Verfahrens.

2.2. Preisgericht

Das Preisgericht setzt sich aus insgesamt 17 Preisrichtern zusammen, wobei neun erfahrene Preisrichter die gleiche Qualifikation wie die Teilnehmer besitzen. Auf ein ausgewogenes Verhältnis von Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanern und Stadtplanern wurde geachtet. Vertreter des Gemeinderats, der Verwaltung, der EGH und ein Mitglied des Stadtteilvereins stellen weitere Jurymitglieder. Das Preisgericht wird unterstützt durch sachverständige Berater der DSK (Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft), der GEBA (Geschäftsstelle Bahnstadt) und der Fachämter. Der (BMB) Beirat von Menschen mit Behinderungen ist in das Verfahren eingebunden und stellt einen stellvertretenden Sachpreisrichter.

2.3. Abschluss des Verfahrens

Um die Arbeiten für die Straßenbahn in der Grünen Meile nicht zu verzögern, muss das Verfahren im Frühling des Jahres 2014 abgeschlossen werden. Einem der Preisträger des Wettbewerbs soll in Würdigung der Beurteilung durch das Preisgericht die Planungsleistungen für den Bereich der Freiräume in der Bahnstadt West (Freiflächenplanung, einschließlich der darin enthaltenen Verkehrsanlagen als Objektplanung Straße) bis zur abgeschlossenen Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) übertragen werden.

3. Finanzierung

Für die Durchführung des Wettbewerbs stehen im Treuhandvermögen für die Bahnstadt ausreichende Mittel zur Verfügung. Zur Ermittlung der Wettbewerbssumme und der Kalkulation der Preisgelder wird eine überschlägige Kostenermittlung zu Grunde gelegt, die sich ermittelt aus der Fläche und den im Wirtschaftsplan hinterlegten Nettobetrag von 140 €/m².

Es ergibt sich daraus eine Wettbewerbssumme für die Preisträger von maximal 73.000 Euro (inkl. Mehrwertsteuer).

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 5	+	Ziel/e: Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung Begründung: Die Bahnstadt liegt im Stadtgebiet, an vorhandenen Verkehrstrassen. Es werden Brachflächen wiederverwendet.
SL 10	+	Ziel/e: Barrierefrei bauen Begründung: Die topografischen Gegebenheiten im Plangebiet erfordern eine äußerst sensible Behandlung. Eppelheimer Straße, Grüne Meile, Grundstücke zwischen den Straßen weisen Höhendifferenzen von bis zu 5 Metern auf
MO 3	+	Ziel/e: Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Der Bau der Straßenbahn in der Grünen Meile erfordert die Entwicklung der Randbereiche. Dieser Notwendigkeit wird der Wettbewerb gerecht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Auslobungstext