

## Anlage 02

### Ziele und Umsetzungsprinzipien für die Entwicklung von PHV

#### A. Ziele des Dynamischen Masterplans

Ziele der einzelnen vertiefenden Studien aus der Aufgabenstellung:

- Stadtbautypologien  
Zukunftsfähige Wohn- und Arbeitsformen, die sich flexibel auf unterschiedliche Bedürfnisse anpassen lassen
- Programmatische Profilierung und Nutzungsmischung  
Ein sozial und funktional gemischter vitaler, innovativer Stadtteil
- Stoffkreisläufe & Freiraum  
Ein „Best Energy Quartier“ mit vielseitigen, widerstands- und anpassungsfähigen Freiräumen, welche multifunktional genutzt werden
- Multimobilität  
Ein Quartier mit einer umweltfreundlichen, integrierten und bedarfsgerechten Mobilität
- Digitalisierung  
Einsatz der Digitalisierung zum Nutzen der Bewohnerinnen und Bewohner

## **B. Umsetzungsprinzipien**

Die zuvor genannten Ziele werden durch folgende Umsetzungsprinzipien und Maßnahmen erreicht. Im Sinne einer „Next-Practice“ sind dabei die untenstehenden Punkte klare Voraussetzungen für die Umsetzung eines innovativen Städtebaus in Heidelberg.

Der Dynamische Masterplan ist ein prozessorientiertes Steuerungsinstrument, das keine fixen Visionen festschreibt. Die weiteren Planungen werden prozesshaft entwickelt, wobei die Konzeption des Dynamischen Masterplans flexibel ist und in mehreren Planungsschritten jederzeit rückgekoppelt sowie angepasst wird und lediglich den genannten Umsetzungsprinzipien unterworfen ist.

### **1. Ein sozial und funktional gemischter, vitaler Stadtteil**

#### **1.1 Unterschiedliche Quartiere mit eigenem Charakter**

Vorgesehen ist die Unterteilung des Stadtteils in fünf übergeordnete Bereiche ("Entwicklungsbänder"):

- "Wohnen im Wald" (Villienbereich im Norden)
- "Leben und Lernen" (im Westen)
- "Leben und Experimentieren" (in der grünen Mitte)
- "Entwickeln und Produzieren" (im Osten entlang der Autobahn)
- "Bildung und Sport" (im Süden)

Innerhalb dieser Bereiche sollen Quartiere mit jeweils eigenem Charakter und unterschiedlichen Mischungsintensitäten entstehen.

#### **1.2 Vielfältige Mischung von Gebäudetypen und –nutzungen**

Die Fähigkeit des Quartiers, sich an zukünftige Anforderungen anzupassen, hängt von einer vielfältigen Mischung von Wohn-, Arbeiten und Freizeitnutzungen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ innerhalb von Baufeldern, Grundstücken und Gebäuden ab. Dies zeigt sich nicht nur in den unterschiedlichen sozialen Milieus und vielfältigen Nutzungen, sondern auch durch neuartige Wohn- und Arbeitsformen. Hierzu bedarf es auch Regelwerke für unterschiedliche Gebäudeformen. Beispielhaft kann hier die Ausgestaltung der Erdgeschosszonen, insbesondere an der Ringstraße, im Stadtteilzentrum sowie an den Quartiersplätzen genannt werden.

#### **1.3 Neue Wohn- und Arbeitsformen**

Neben dem Einsatz bewährter Angebote sollen im Patrick-Henry-Village zukunftsweisende Grundrisse für Wohnen und Arbeiten zum Einsatz kommen.

Es sollen Experimente "im Kleinen" angestoßen werden, die sich mit kostengünstigem, energieeffizientem und flächensparendem Bauen und Wohnen beschäftigen und Modellcharakter für weitere Entwicklungen haben. Neben modularem und seriellem Bauen und Wohnen sollen kostengünstige und nachhaltige Baumaterialien ebenso getestet werden, wie neue Konzepte der Freiraumnutzung. Instrumente, die dieses Ziel unterstützen, sind Vergabeprozesse wie Konzeptvergaben, kooperative Baulandmodelle und Vergleichbares.

PHV eignet sich als Standort für ein vielfältiges Wohnraumangebot für alle Bevölkerungsgruppen. In der Startphase kann ein besonderer Fokus auf die in Heidelberg stark vertretenen Nachfragegruppen der „Starterhaushalte“, „Junge Singles und Paare“ liegen. Im Laufe der Entwicklung bietet das Patrick-Henry-Village aufgrund seiner Lage in der Region und seiner Bausubstanz die Chance, für junge Familien und junge Senioren Wohnraum zu schaffen. Sie an den Standort zu binden und damit die Abwanderung in die

Region zu verhindern, wird zur Identität des Stadtteils beitragen. Diese Haushalte benötigen den Aufbau der sozialen Infrastruktur. Dazu sind urbane Wohnraumangebote in Miete und Eigentum erforderlich. Die Bestandsgebäude auf PHV sind für diese Nachfragegruppe von besonderer Bedeutung. Hierbei sollen neue Wohntypen für urbanes Wohnen entwickelt werden.

#### **1.4 Innovative Angebote in den Bereichen Bildung und Soziales**

Um innovative Angebote in den Bereichen Bildung und Soziales zu schaffen, müssen Kooperationen mit Dienstleistungen, Gewerbe und Wissenschaft von Beginn an koordiniert und gefördert werden sowie Unterstützung in Politik und Verwaltung erfahren.

#### **1.5 Aufbau von Einrichtungen der Weiterbildung, Forschung und Entwicklung**

Ein Startpunkt dafür könnte eine „University of Reskilling“ (u.a. lebenslanges Lernen) als ein imageprägender und zukunftssträchtiger Ansatz sein.

#### **1.6 Zeitnahe Realisierung von Pioniernutzungen**

Im Süden des Quartiers sollen Pioniere in den Bereichen Wissenschaften, Bildung, (Kultur- und Kreativ-) Wirtschaft, Handwerk, Wohnen, Sport und Mobilität zeitnah die bestehenden Strukturen nutzen und erhalten sowie erste, neue bauliche Impulse setzen.

Als Pioniere der Aufsiedlung von PHV eignen sich junge Erwachsene in Ausbildung, im Studium oder Beruf, die das Image eines zukunftsweisenden Stadtteils von Anfang an prägen können.

## **2. Ein „Best Energy“-Stadtteil mit vielseitigen, widerstands- und anpassungsfähigen Freiräumen**

### **2.1 Zukunftsfähiges Energiekonzept**

Das Energiekonzept des neuen Stadtteils will aus den Erfahrungen der Bahnstadt lernen und den Anforderungen des von der Stadt Heidelberg ausgerufenen Klimanotstandes Rechnung tragen.

Das ambitionierte Energiekonzept umfasst:

- die größtmögliche Produktion von Energie innerhalb des Stadtteils in dezentralen Energiestrukturen
- die stärkere Vernetzung unterschiedlicher Sektoren der Energiewirtschaft ("Sektorenkopplung") zur Effizienzsteigerung (beispielsweise Einspeisung von Abwärme in das Niedrigtemperatur-Fernwärmenetz)
- möglichst geringer Energieverbrauch (Ziel ist beispielsweise auf Gebäudeebene auch die Herstellung ("Graue Energie") und den Betrieb des Gebäudes über einen Zeitraum von 50 Jahren mit zu berücksichtigen)

### **2.2 Produktive Stadtlandschaften**

Für PHV ist eine produktive Stadtlandschaft angedacht: Naturnahe Freiräume dienen nicht nur dem Naturschutz oder Spiel- und Freizeitnutzungen, sondern insbesondere auch produktiven Aspekten wie Nahrungsmittel- und Energieproduktion und der Wasserbewirtschaftung. Durch die Mehrfachnutzung des Freiraums kann ein reduzierter Flächenverbrauch erzielt werden.

### **2.3 Vielseitige Freiräume**

Vielseitig nutzbare Freiräume, die den Anforderungen der Nachhaltigkeit entsprechen, tragen maßgeblich zur Lebensqualität in dem neuen Stadtteil bei. Neben repräsentativen sind auch naturnahe Freiräume vorgesehen. Wesentliche räumliche Komponenten des Freiraumkonzeptes sind:

- ein zentraler Park mit einem See südlich des ehemaligen Offizierskasinos, der sich zur neuen Mitte des PHV hin öffnet
- eine Ringstraße, die die Hapterschließung des Stadtteils bildet und die verschiedenen Quartiere und Freiräume verbindet
- das „Grünes Herz“ und die „Grünen Finger“, die ein diverses Freiraumnetz aus Gärten, naturnahen Flächen, Spiel- und Gemeinschaftsflächen darstellen und gleichzeitig in Ost-West Richtung notwendige Frischluftschneisen bilden sowie Biotop- und Wegevernetzung in die Landschaft herstellen
- der Rand im Westen, der den Übergang zur angrenzenden Agrarlandschaft bildet: Das Gebiet beinhaltet Naherholung, private Gärten, Naturschutz sowie verschiedenen Arten der Nahrungsmittelproduktion (diese kann unterschiedliche Formen annehmen und neben gemeinschaftlich bewirtschafteten Flächen auch erwerbsorientierten Anbietern Raum geben).

### **3. Modellstadtteil für nachhaltige Mobilität**

#### **3.1 Priorisierung nachhaltiger Erschließungs- und Verkehrskonzepte**

Der neue Stadtteil wird ein Modellprojekt der Verkehrswende, in dem nachhaltige Mobilität gelebt wird. Von der ersten Entwicklungsmaßnahme an erfolgt die Sicherung einer umweltfreundlichen Mobilität. Neben einer ambitionierten regionalen Einbindung von PHV für den öffentlichen Personennahverkehr wird auch ein attraktives Angebot für Radverkehr bereitgestellt. Innerhalb von PHV liegt der Schwerpunkt auf der Förderung des Mobilitätsverhaltens zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Personennahverkehr. Auch die autonomen Mobilitätsarten sollen dabei zum Einsatz kommen.

#### **3.2 Vernetzung in die Region**

Die regionale Vernetzung von PHV mit einem sehr gut ausgebauten Radwegenetz und Angeboten für den öffentlichen Personennahverkehr schafft eine attraktive Alternative zum bestehenden motorisierten Individualverkehr. Damit wird einerseits ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs von PHV nach Heidelberg Innenstadt vermieden. Andererseits erfolgt die räumliche und soziale Einbindung nach Heidelberg und in die Umgebung.

#### **3.3 Autoarmer und stellplatzfreier Stadtteil**

Eine Ringstraße erschließt PHV und bietet Raum für die unterschiedlichen Verkehrsarten. Der autoarme und stellplatzfreie Stadtteil wird von der Ringstraße über attraktive Wegebeziehungen für unterschiedliche Mobilitätsarten vernetzt. Das Straßensystem wird so geplant, dass es stellplatzfrei gelebt wird. Alle Grundstücke sind mit dem Auto erreichbar, geparkt wird jedoch in den separat erschlossenen Quartiersgaragen an den Eingängen des Stadtteils. Wie in den Quartiersgaragen an den Eingängen von PHV soll auch auf Quartiersebene in einzelnen Mobilitätsstationen ein nachhaltiges Mobilitätsangebot wie Leihfahrräder, Lastenfahrräder, etc. bereitstehen.

#### **3.4 Stadt der kurzen Wege**

Um die nachhaltige Mobilität von Fuß- und Radverkehr zu fördern, stehen die Entwicklungsmaßnahmen für PHV unter dem städtebaulichen Grundsatz „Stadt der kurzen Wege“. Die durchmischte Struktur von Wohnen, sozialer Infrastruktur und optimaler Nahversorgung zusammen mit einem innovativen Ver- und Entsorgungskonzept ermöglicht eine Verkehrsreduktion. Die daraus resultierende minimierte Flächenversiegelung schafft attraktive und grüne Straßenräume.

#### **3.5 Mobilität als Teil eines integrierten Betreibermodells**

Das Mobilitätskonzept und die damit einhergehenden Angebote sollen in einer gemeinsamen Betreiber- und Quartiersgesellschaft gebündelt und koordiniert werden. Die Mobilität ist somit Teil eines integrierten sektorenübergreifenden Betreibermodells, welches dazu beiträgt, den Verkehr nachhaltig, im Sinne ökologischer, ökonomischer und sozialer Verantwortung zu organisieren.

## **4. Ein nachhaltiger digitaler Stadtteil**

### **4.1 Digitalisierung zur Bereitstellung, Nutzung und Abrechnung der Services in PHV**

Die vielfältigen Serviceangebote, wie z.B. Medien-/Energieversorgung, Mobilitätsservices, Quartiersgaragen, Soziales und Caritatives, die es zukünftig in PHV geben soll, sind in einer gemeinsamen Betreiber-/ Quartiersgesellschaft zu bündeln und zu koordinieren. Für die Erbringung der Angebote und Leistungen sowie insbesondere deren Verwaltung und Abrechnung werden in einem hohen Maß die Möglichkeiten der Digitalisierung und IT-basierte Unterstützung genutzt. Auch gilt es, die lokale Serviceerbringung an die bereits bestehenden städtischen und regionalen Konzepte anzubinden, um somit den Mehrwert einer integrierten städtischen Digitalisierung für die Bewohnerinnen und Bewohner nutzbar zu machen. Dies führt zu einem höheren Serviceangebot und zu höherem Nutzen bei gesteigerter Annehmlichkeit. Gleichzeitig sollen weiterhin analoge Alternativen vorgehalten werden, für den Fall, dass keine flächendeckende Nutzungsbereitschaft besteht.

### **4.2. Umgang mit Daten**

Die eingesetzte Digitalisierung erlaubt dabei die zunehmende Verbindung von physischen und digitalen Infrastrukturen (z.B. digitales Parkraum-Management) und erzeugt einen urbanen Datenschatz. Dieser Ansatz ermöglicht neue Dienstleistungen im Stadtteil anzubieten, die mehr Lebensqualität, neue Formen des Miteinanders und Ressourceneffizienz zum Ziel haben.

Dabei gibt es vielschichtige Anforderungen im Hinblick auf den Datenschutz sowie die Datenselbstbestimmung. Insbesondere ein sensibler Umgang mit personenbezogenen Daten hat dabei höchste Priorität. Darauf gilt es, bereits in der Entwicklungsphase ein hohes Augenmerk zu legen.

### **4.3 Effizienzgewinne durch integrierte Betreibermodelle**

Ein Betreibermodell, das mithilfe der Digitalisierung sektorenübergreifend agiert und den Ressourceneinsatz optimieren kann, ist in der Lage Effizienzgewinne zu generieren. Die Abschöpfung möglicher Gewinne soll der Verbesserung der Services und der Allgemeinheit zu Gute kommen.