

## BAHNSTADT HEIDELBERG CITY LOUNGE – BAUFELD C2

Planungswettbewerb nach RPW

Nichtoffener hochbaulicher Realisierungswettbewerb als Einladungswettbewerb

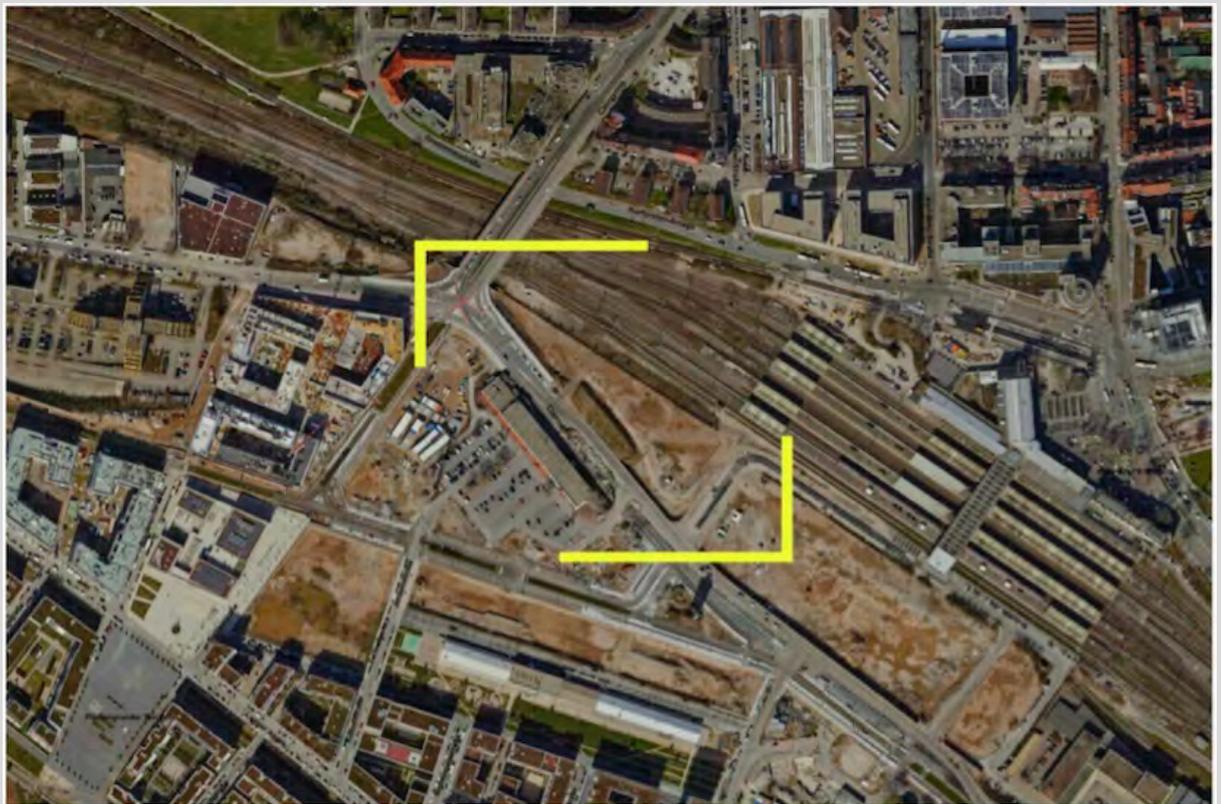


Abb. 1 Titelbild (Quelle Luftbild: Stadt Heidelberg)

Auslobung / Stand: 02.11.2020

VORABZUG  
der Aufgabenbeschreibung

## Impressum

### Auslober und Bauherr

Fa. Hahale GmbH  
In den Seewiesen 2  
89520 Heidenheim an der Brenz  
zukünftig:  
Forum 7  
69126 Heidelberg

### Kontaktperson:

Dr. Klaus Plate  
T +49 (0) 6223. 40365  
E-Mail: bukplate@aol.com

Im Benehmen  
mit der Stadt Heidelberg,  
vertreten durch:  
Stadtplanungsamt Heidelberg  
Palais Graimberg – Kornmarkt 5  
69117 Heidelberg

### Wettbewerbsbetreuung:

Wick + Partner  
Architekten Stadtplaner Partnerschaft mbB  
Gähkopf 18  
70192 Stuttgart  
T +49 (0) 711. 2550955-0  
info@wick-partner.de

### Fotos und Kartenmaterial:

Stadt Heidelberg  
Wick + Partner

### Kontaktadresse des WB-Verfahrens:

C2\_Bahnstadt@wick-partner.de

**EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO):** Die Verfahrensbetreuung gewährt definierten, verantwortlichen Personen Zugriff auf die in der Datenschutzverordnung vorgesehene Verarbeitung personenbezogener Daten. Diese Daten sind den Verantwortlichen nur in dem für ihre Arbeit notwendigen Umfang zugänglich. Die personenbezogenen Daten werden dabei durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vor der Kenntnisnahme Dritter geschützt. Es werden keinerlei Daten an Dritte weitergegeben, sofern dies nicht für die Abwicklung des Verfahrens notwendig ist. Jede(r)Verfahrensbeteiligte willigt ein, dass seine personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit diesem Verfahren aufgeführt und digital gespeichert werden. Nach Abschluss des Verfahrens können personenbezogene Daten auf Wunsch, durch formlose Mitteilung, gelöscht werden.

**Redaktioneller Hinweis zur Gleichbehandlung:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird teilweise auf genderspezifische Endungen verzichtet. In Anlehnung an das Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes berücksichtigen die Formulierungen des Textes dennoch die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern. Es wird hiermit ausdrücklich erklärt, dass immer Personen bzw. Personengruppen jeden Geschlechts gemeint sind.

<b>1.</b>	<b>Allgemeine Rahmenbedingungen und Bestandsdarstellung</b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>Die Stadt Heidelberg</b>	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b>Die Bahnstadt</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>Das Wettbewerbsgebiet: Baufeld C2</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>Vorgaben für die Planung und Restriktionen</b>	<b>11</b>
<b>3.1</b>	<b>Kommunale Zielsetzungen</b>	<b>11</b>
<b>3.2</b>	<b>Planungsrecht</b>	<b>11</b>
<b>3.3</b>	<b>Struktur- und Nutzungskonzept der Bahnstadt</b>	<b>12</b>
<b>3.4</b>	<b>Freiraumstruktur</b>	<b>12</b>
<b>3.5</b>	<b>Verkehr</b>	<b>12</b>
3.5.1	Verkehrskonzept MIV	12
3.5.2	Ruhender Verkehr	13
3.5.3	ÖPNV	13
3.5.4	Fuß- und Radwegenetz	14
<b>3.6</b>	<b>Umweltschutz und Nachhaltigkeit</b>	<b>14</b>
3.6.1	Energiekonzept	14
3.6.2	Ausbau der Photovoltaik	14
3.6.3	Klimaanpassung	14
3.6.4	Dachbegrünung	15
3.6.5	Regenwassermanagement / Entwässerungskonzept Oberflächenwasser	15
<b>3.7</b>	<b>Bauleitplanung</b>	<b>15</b>
<b>3.8</b>	<b>Schalltechnische Anforderungen</b>	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>Planungsziele und Wettbewerbsaufgabe</b>	<b>16</b>
<b>4.1</b>	<b>Wettbewerbsaufgabe</b>	<b>16</b>
<b>4.2</b>	<b>Einordnung in das städtebauliche Umfeld</b>	<b>16</b>
<b>5.</b>	<b>Wettbewerbsprogramm und Nutzungsprofil</b>	<b>19</b>
<b>5.1</b>	<b>Grundidee und Nutzungskonzept</b>	<b>19</b>
<b>5.2</b>	<b>Raum- und Nutzungsprogramm</b>	<b>19</b>
<b>5.3</b>	<b>Anforderungen einzelner Nutzungsbereiche</b>	<b>20</b>
5.3.1	A Multispace	20
5.3.2	B Smart Mobility- und Interkulturzentrum	22
5.3.3	C Plattformservice (Full Service-Plattform)	22
5.3.4	Parkdecks und Sonstiges (in UG's):	23
<b>5.4</b>	<b>Gestalterische Zielvorstellungen</b>	<b>23</b>
5.4.1	Überbaubare Grundstücksfläche	24
5.4.2	Fassadengestaltung / Gebäudehülle	24
<b>5.5</b>	<b>Erschließungssituation des Wettbewerbsgebiets</b>	<b>25</b>
5.5.1	Verkehrliche Erschließung des Baufelds C2	25
5.5.2	Anlieferung und Entsorgung	25
5.5.3	Technische Erschließung	25
5.5.4	Zu berücksichtigende technische Infrastruktur / Düker	25
5.5.5	Parkierung / Kfz-Stellplätze	26
5.5.6	Abstellanlagen für Fahrräder	27

<b>5.6</b>	<b>Topografie</b>	<b>27</b>
<b>5.7</b>	<b>Außenanlagen / Freiraum</b>	<b>27</b>
5.7.1	Regenwassermanagement	28
5.7.2	Dachbegrünung	28
5.7.3	Photovoltaik	29
<b>5.8</b>	<b>Emissionen</b>	<b>29</b>
<b>5.9</b>	<b>Wirtschaftlichkeit</b>	<b>29</b>
<b>5.10</b>	<b>Baurecht</b>	<b>29</b>
<b>6.</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>31</b>

## **0. Auswirkungen durch die Corona-Krise**

Die aktuellen Umstände und weiteren Entwicklungen durch die Pandemie können zu Anpassungen des Verfahrens führen. Dies bezieht sich auf die Fristen, und Termine, Rückfragenkolloquium, die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten und die Preisgerichtssitzung.

Im Vordergrund stehen dabei das gesundheitliche Wohl jedes einzelnen sowie die damit verbundene gesellschaftliche Verantwortung.

Der Auslober behält sich vor, die Termine zum Rückfragenkolloquium und Preisgerichtssitzung pandemiebedingt abweichend zur Auslobung durchzuführen. Dies umfasst u.a. auch, die Preisgerichtssitzung gegebenenfalls digital/per Videokonferenz durchzuführen oder bei physischem Zusammentreffen des Preisgerichts, Informations- und Wertungsrundgänge per Projektion durchzuführen.

Alle Beteiligten werden über die einzelnen Änderungen informiert.

Der Auslober verweist auf das Merkblatt vom 30.04.2020 der Architektenkammer Baden-Württemberg (Anlage 19).



## 1. Allgemeine Rahmenbedingungen und Bestandsdarstellung

### 1.1 Die Stadt Heidelberg

Die Stadt Heidelberg, weltbekannt ihrer historischen Altstadt und altherwürdigen Universität wegen, nimmt heute deutschlandweit eine Spitzenposition der Wissenschaftsstädte ein. Heidelberg ist Oberzentrum im (bundes-) länderübergreifenden Verdichtungsraum Rhein-Neckar. Während die Altstadt im Taleinschnitt des Neckars liegt, erstrecken sich die westlichen Stadtteile in die Rheinebene.

Die Metropolregion Rhein-Neckar ist prosperierende Wirtschaftsregion mit rund 2,4 Mio. Einwohnern. Die Stadt Heidelberg mit ihren rund 160.000 Bürgerinnen und Bürgern in 15 Stadtteilen hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einem Zentrum für Forschung und Wissenstransfer entwickelt. Neben der Universität und diversen Forschungszentren betreiben weltweit tätige Unternehmen Forschungs- und Innovationszentren. Rund 90 % der ansässigen Unternehmen sind im Wissens- und Dienstleistungs- sowie industriellen Technologiesektor tätig. Der Anteil hochqualifizierter und wissenschaftsbasierter Arbeitsplätze ist entsprechend ausgeprägt.

Wohn- und Lebensqualität bieten die landschaftlich attraktive Einbindung der Stadt und ihr hoher Anteil innerstädtischer Grünflächen. Heidelberg ist nicht nur entsprechend ihres Freiflächenanteils eine grüne Stadt: als erste deutsche Großstadt verabschiedete Heidelberg bereits 1992 ein kommunales Klimaschutzkonzept. Heidelbergs Engagement für eine lebenswerte Umwelt ist durch verschiedene Auszeichnungen gewürdigt worden.

Im größten laufenden Siedlungsprojekt der Stadt, der Bahnstadt, entsteht derzeit die weltweit größte Passivhaussiedlung, für die Heidelberg 2014 den "Passive House Award" gewann.



Abb. 2: Lage des Plangebiets innerhalb der Stadt (Quelle: [www.google.de/maps](http://www.google.de/maps))

## 1.2 Die Bahnstadt

Seit 2009 entsteht südlich des Heidelberger Hauptbahnhofs auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofs im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die neue Bahnstadt. Das gemischte Stadtquartier vereint Wohnen, Wissenschaft und Technologie, Gewerbe und Kultur. Bereits heute sind weite Teile im südwestlichen und südlichen Bereich erstellt. Bis 2022 sollen in der Bahnstadt ca. 6.800 Menschen leben und ca. 6.000 Arbeitsplätze entstehen. Nach der fortgeschrittenen Realisierung der Wohnbebauung soll der Fokus in den kommenden Jahren nun auf die Entwicklung der gewerblichen und mischgenutzten Flächen liegen. Die Bahnstadt umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 100 ha, sie ist somit größer als die Heidelberger Altstadt.

Für das Areal der Bahnstadt wurde 2001 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Das zu entwickelnde Planungskonzept sollte dabei dem Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung folgen, Verknüpfungen mit den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen ermöglichen und den Bahnhof als Bindeglied zwischen Bahn- und Innenstadt etablieren.

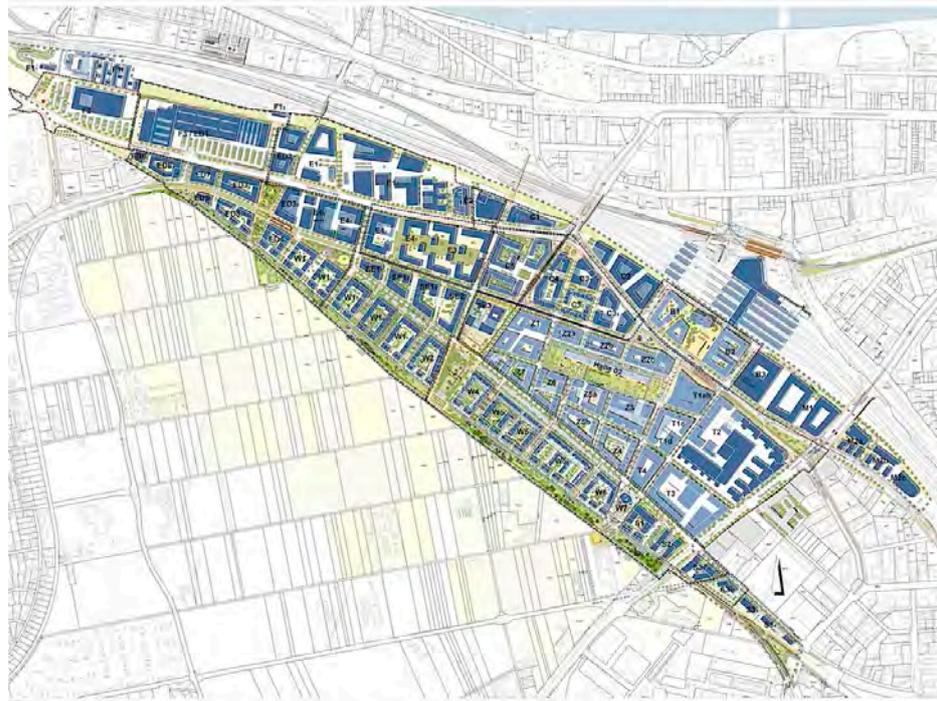


Abb. 3: Rahmenplan Bahnstadt, Stand: 16.07.2020 (Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt)

Der aus dem ersten Preis hervorgegangene Entwurf des Büros „Trojan und Trojan“ bildete die Grundlage für den fortgeschriebenen städtebaulichen Rahmenplan „Bahnstadt 2007“. Der Rahmenplan stellt als Selbstbindungsplan die Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung dar und wurde realisierungsbegleitend bereits mehrfach fortgeschrieben.

Die Entwicklung der Bahnstadt ist bis heute an einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung mit sparsamem Umgang von Bauland, Vermeidung bauli-

cher Barrieren sowie Erhöhung von Mischnutzung und Aufenthaltsqualität orientiert.

Die Qualitätssicherung findet in einer Folge von Planungswettbewerben/ -verfahren statt, die kaskadengleich jeweils aufeinander aufbauend eine größere Detailtiefe behandeln. Vom Rahmenplan für das Gesamtgebiet zu konkretisierenden themenbezogenen Wettbewerben auf Quartiersebene, welche die Grundlage für einzelne Baumaßnahmen bilden. In diesem Kontext ist das hier durchzuführende Wettbewerbsverfahren einzuordnen.

## 2. Das Wettbewerbsgebiet: Baufeld C2

Das Plangebiet als Gegenstand des Wettbewerbs umfasst das im Rahmenplan bezeichnete Baufeld C2. Das Baufeld besetzt einen zentralen Part der nördlichen Bahnstadt am Czernyring und hat eine Größe von ca. 1,32 ha. Nördlich des Plangebiets befinden sich Gleisanlagen, im Osten schließt sich der bedeutsame Bereich um den neu geplanten südlichen Bahnhofplatz („Europa-platz“) an. Der im Nordwesten liegende Verkehrsknoten „Czernyplatz“ stellt eine wichtige Verbindung in die Heidelberger Innenstadt dar.

Der Rahmenplan gliedert das Baufeld C2 entsprechend des städtebaulichen Kontexts und der Gebietsfunktion der Kerngebietsspanne entlang der Bahn in drei Stadtbausteine, die im Maßstab des Stadtgrundrisses der Bahnstadt Öffnungen und Durchblicke angrenzender Stadträume in das Baufeld übertragen. Diese „Platzhalter“ stellen prinzipielle, nur grundsätzliche städtebauliche Strukturüberlegungen dar und sind nicht als festgelegte Baufeldgliederung oder -unterteilung zu verstehen. Die Gebäudehöhen sind auf vier bis sechs Geschosse festgelegt (Quelle: Rahmenplan).

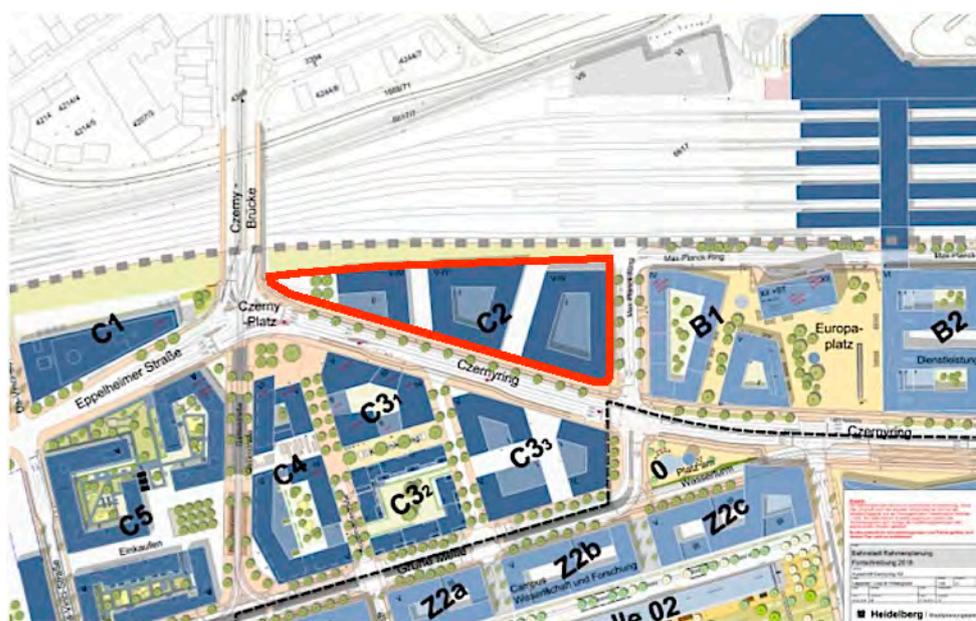


Abb. 4: Rahmenplan Baufeld C2, Stand: 06.08.2019 (Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt)



Abb. 5: Wettbewerbsgebiet Baufeld C2, Ausschnitt Rahmenplan (Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt)



Abb. 6: Wettbewerbsgebiet (links), historischer Wasserturm (rechts), Baufeld B1 im Hintergrund, eigene Aufnahme

### **3. Vorgaben für die Planung und Restriktionen**

#### **3.1 Kommunale Zielsetzungen**

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, die Bahnstadt als einen neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, wie sie im Stadtentwicklungsplan festgelegt ist, zu verwirklichen. Ziel ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen. Entsprechend dem Rahmenplan werden folgende Ziele verfolgt:

- 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, gewerblicher Nutzung und einer hohen baulichen Dichte 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 offenhalten.

(Quellen: Begründung Rahmenplan; die Stadt Heidelberg hat zur Dokumentation ihrer Ziele den Masterplan „100% Klimaschutz“ sowie einen Klimaschutzaktionsplan beschlossen)

#### **3.2 Planungsrecht**

Um das Stadtentwicklungsprojekt umzusetzen, bedient sich die Stadt Heidelberg des rechtlichen Instruments der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Baugesetzbuch. Dadurch soll das Gebiet entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung der Stadt Heidelberg im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung neu entwickelt werden.

Mit dem Beschluss des Heidelberger Gemeinderates am 30.01.2008 ist die Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Bahnstadt Heidelberg“ der Stadt Heidelberg in Kraft getreten. Das Bau- und Feld C2 ist Teil dieses Entwicklungsbereichs, somit gelten die entsprechenden gesetzlichen Regelungen gemäß Baugesetzbuch.

### **3.3 Struktur- und Nutzungskonzept der Bahnstadt**

Der in West-Ost, längsgerichtete neue Stadtteil gliedert sich in differenzierte Quartiere, die je nach Lage und städtebaulichem Umfeld verschiedene Stadtfunktionen übernehmen und sich in Baustruktur und Dichte unterscheiden.

Der Heidelberger Hauptbahnhof wird mit einem neuen Bahnhofsvorplatz (Europaplatz) nach Süden orientiert und bildet die räumliche und funktionale Verknüpfung des neuen Stadtteils zur Innenstadt.

Nach Norden übernehmen überwiegend gewerblich genutzte Baustrukturen eine lärmabschirmende Wirkung zur Bahntrasse. Die zentrale mittlere Zone wird als Standort für wissenschaftliche Nutzungen entwickelt. Der Südrand zur freien Landschaft wird durch Wohnquartiere mit ergänzenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur als Wohnterrassen ausgebildet.

Versorgungseinrichtungen und kleine Einzelhandelsgeschäfte sowie Gastronomieangebote ergänzen die Bau- und Nutzungsfelder und dienen der Belebung und Versorgung im Sinne des Leitbildes der Stadt der kurzen Wege.

Die Regelhöhe der Bebauung beträgt an Hauptverkehrsstraßen fünf Geschosse, in Quartieren drei bis fünf Geschosse, an städtebaulich wirksamen Standorten sind punktuelle Überhöhungen zur Differenzierung der Stadtansicht vorgesehen.

Die städtebauliche Dichte nimmt vom nördlichen Rand mit dem südlichen Bahnhofsbereich nach Süden Richtung Wohnterrassen ab.

### **3.4 Freiraumstruktur**

Ein differenziertes Freiraumkonzept gibt dem neuen Stadtteil seine eigene Identität. Die linearen Freiräume (Zollhofgarten, Grüne Meile, Langer Anger, Promenade) nehmen historische Bezüge des Areals auf und unterstützen die räumliche Prägung mit ihrer Vernetzung zu den angrenzenden Grünbereichen. Plätze im Stadtgrundriss (u.a. Gadamerplatz, südlicher Bahnhofsplatz) bilden attraktive Raumfolgen durch den Stadtteil und bieten multifunktionale Stadträume mit hoher Freiraum- und Aufenthaltsqualität.

### **3.5 Verkehr**

#### **3.5.1 Verkehrskonzept MIV**

Die Grundsätze der Verkehrserschließung der Bahnstadt wurden mit der städtebaulichen Rahmenplanung festgelegt. Der Rahmenplan sieht eine Anbindung der Bundesstraße B37 an die Bahnstadt vor. Innerhalb der Bahnstadt verlaufen die Haupteerschließungsstraßen Eppelheimer Straße und Czernyring von Südost nach Nordwest. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt zentral verortet über die Verlängerung der Czernybrücke, sowie über die Speyerer Straße und die Montpellierbrücke am östlichen Rand des Gebiets. Bedeutsam als Sammelstraßen sind die geplanten Straßen Grüne Meile und Am Langen Anger, sowie die Max-Jarecki-Straße.

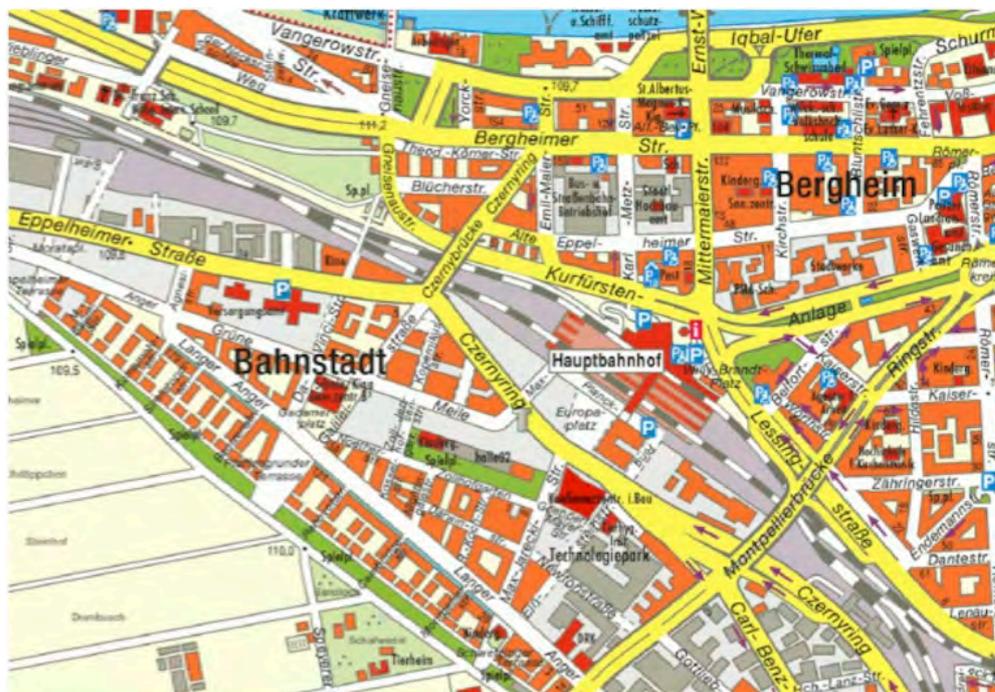


Abb. 7: Ausschnitt Stadtplan Bahnstadt (Quelle: [www.heidelberg.de](http://www.heidelberg.de))

### 3.5.2 Ruhender Verkehr

Mit den Zielen Minderung des Flächenverbrauchs und Stärkung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum wurde in der Bahnstadt nur eingeschränkt Parkraum in den Straßenräumen zur Verfügung gestellt. Im öffentlichen Raum sind ausschließlich bewirtschaftete Kurzparkplätze vorgesehen. Verschiedene Car- und Bikesharingangebote sowie ein gut ausgebauter ÖPNV, dessen Nutzung durch das Jobticket des Rhein-Neckar- Verkehrs gefördert wird, sollen zu einem Verzicht auf das eigene Auto anregen.

Dennoch ist es erforderlich, ausreichenden Parkraum auf den Baufeldern in Tiefgaragen anzubieten, in der die nach Landesbauordnung Baden-Württemberg erforderlichen Stellplätze untergebracht werden. Die Bahnhofsnähe und das nahe gelegene Kino legen zusätzlich ein Angebot für Kurzzeitparken bzw. eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen im Tagesverlauf nahe.

Investoren und privaten Bauherren wird zudem empfohlen, ihr Stellplatzangebot mit E-Ladestationen auszustatten, um die Elektromobilität zu fördern.

### 3.5.3 ÖPNV

Der Hauptbahnhof im Nordosten der Bahnstadt spielt für die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Er öffnet sich folglich baulich und räumlich nach Süden. Weiterhin bedienen den Stadtteil aktuell mehrere Buslinien. Die Anbindung des Areals über die Straßenbahnlinien 22 und 26 verläuft entlang der Grünen Meile, des Czernyrings sowie der Galileistraße. Von der Straßenbahnhaltestelle am künftigen Europaplatz (heute Haltestelle „Bahnhofsplatz Süd“) gelangt man fußläufig auf kurzen Weg in das Plangebiet.

#### 3.5.4 Fuß- und Radwegenetz

Die Bahnstadt soll für Fußgänger und Radfahrer eine hohe Durchlässigkeit und Qualität aufweisen. Mit der Gebietserschließung der Bahnstadt wird ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz aufgebaut, das eine sehr gute Anbindung der Stadtbereiche gewährleistet. Rad- und Fußgängerbrücken werden errichtet, um die Gleisanlagen der Bahn zu überwinden.

Analog zum stadtteilübergreifenden Radweg auf der Promenade ist langfristig der Bau einer zwischen den Gleisanlagen und Wettbewerbsgebiet verlaufenden Radschnellverbindung geplant, die über die gesamte Länge der Bahnstadt ein neues attraktives Angebot für Fahrradfahrer darstellen wird. Eine entsprechende Freihaltetrasse ist außerhalb des Wettbewerbsgebiets zu berücksichtigen.

Mit einem Anteil von 30% ist das Fahrrad das innerstädtisch meistgenutzte Verkehrsmittel in Heidelberg. Attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten (auch für Lastenräder) haben dadurch einen hohen Stellenwert. Mit dem „Handlungsleitfaden zum Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt“ (Anlage 12) möchte die Stadt Heidelberg die Nutzung des umweltfreundlichen Fahrrads fördern und unterstützen.

### 3.6 Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Zu den verbindlichen Zielen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zählen u. a. das Energiekonzept und die Entwässerungskonzeption für Oberflächenwasser (s. hierzu: <https://www.heidelberg-bahnstadt.de/968146.html>).

#### 3.6.1 Energiekonzept

Das Energiekonzept legt den Passivhaus-Standard als zwingende Vorgabe für die Gebäude, energiesparende kompakte Bauweisen sowie den Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadt Heidelberg als wichtige Grundlagen fest. Der Energiebedarf in den Gebäuden sinkt dadurch, der Restbedarf wird ökologisch verantwortungsvoll gedeckt. Ein erster Schritt hierzu war der Bau des Holz-Heizkraftwerks der Stadtwerke Heidelberg, das seit 2014 am Netz ist. Das Kraftwerk erzeugt durch Kraft-Wärme-Kopplung so viel Strom und Wärme, dass die Bahnstadt rechnerisch ein Null-Emissions-Stadtteil ist.

#### 3.6.2 Ausbau der Photovoltaik

Der Klimaschutzaktionsplan der Stadt Heidelberg sieht einen Ausbau der Photovoltaik vor. Hier sollen insbesondere auch die Dachflächen von Gebäuden zu mindestens 25 % genutzt werden. Eine Kombination aufgeständerter Photovoltaikanlagen mit der Dachbegrünung ist möglich, die begrünte Dachfläche darf jedoch nur zu 25% mit Photovoltaik überbaut werden.

#### 3.6.3 Klimaanpassung

Durch geeignete Anpassungsmaßnahmen ist den Folgen des Klimawandels Rechnung zu tragen, um die bioklimatische Belastung im Quartier bei sommerlicher Hitze möglichst gering zu halten. Dies lässt sich beispielsweise durch fol-

gende, in möglichst vielfältiger Kombination anzuwendende Maßnahmen erreichen:

- Optimierung der Gebäudeausrichtung und Bebauungsdichte,
- Erhalt und Ausnutzung von Kaltluftleitbahnen,
- Auswahl geeigneter Materialien für Gebäude und Wege (thermische Eigenschaften, Albedo),
- hoher Anteil unversiegelter Flächen,
- bestmögliche Ausnutzung unversiegelter Flächen durch Schaffung vielfältiger Vegetationsstrukturen mit einer hohen Rauigkeit (Wiese, Staudenfluren, Bäume, Sträucher),
- Verschattung bzw. sommerlicher Wärmeschutz an Gebäuden oder auf Plätzen (Gebäudeausrichtung, außenliegender Sonnenschutz und moderate Dimensionierung der Glasflächen, Dach- und Fassadenbegrünungen, Pflanzung großkroniger Laubbäume, bewachsene Pergolen, Sonnensegel etc.) und
- Integration von Wasserflächen / Wasserspielen.

#### 3.6.4 Dachbegrünung

Aus der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung für die Bahnstadt resultiert die bindende Vorgabe, 66 % der Dachflächen extensiv zu begrünen. Diese Vorgabe ist bei jedem Einzelvorhaben zu erfüllen (s. Leitfaden „Heidelberger Dach(g)arten“).

#### 3.6.5 Regenwassermanagement / Entwässerungskonzept Oberflächenwasser

Um die Regenwasserableitung in den öffentlichen Kanal soweit wie möglich zu minimieren, müssen 50% des anfallenden Oberflächenwassers auf dem jeweiligen Baufeld verbleiben. Die restlichen Niederschläge können in den städtischen Mischwasserkanal eingeleitet werden. Zur Abflussminderung sind wirksame Maßnahmen wie extensive Dachbegrünung, versickerungsfähige Beläge und/oder ein erhöhter Grünflächenanteil vorzusehen.

### 3.7 Bauleitplanung

Für das Wettbewerbsgebiet besteht (noch) kein rechtsgültiger Bebauungsplan. Die Festlegungen aus dem Rahmenplan und die Erkenntnisse aus dem Wettbewerb sollen jedoch in verbindliche Bauleitplanung überführt werden.

### 3.8 Schalltechnische Anforderungen

Die Bebauung entlang der Gleisanlagen, u. a. auch das hier zu beplanende Baufeld C2, übernimmt eine abschirmende Wirkung für die gesamte Bahnstadt. Voraussetzung hierfür ist eine möglichst geschlossene Bebauung. Für die Bebauung sind neben einer auf die Lärmbelastungen reagierenden Grundrissgestaltungen gebäudetechnische Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, mehrschichtige und abschirmende Fassadenteile ...) erforderlich.

## **4. Planungsziele und Wettbewerbsaufgabe**

### **4.1 Wettbewerbsaufgabe**

Das Wettbewerbsgebiet besetzt begleitend zum Bahnkörper am Heidelberger Hauptbahnhof und entlang des Czernyrings die stadträumliche Verbindung zwischen dem Bauensemble um den Europaplatz (am Hauptbahnhof Süd) und dem am Brückenkopf der Czernybrücke entstehenden Entree des „Czernyplatzes“

Dieser städtebaulichen Lage angemessen, soll eine innenstadttypische, verdichtete Nutzungsvielfalt mit einem Mix aus Wohnen, Büro, Gastronomie und ein Mobilitäts- und Kulturzentrum entstehen. Hierfür ist eine nachvollziehbare Gebäude- und Nutzungsgliederung zu entwickeln: Arbeiten – Wohnen - Erleben. Die Mobilitätsangebote und die kulturell orientierten Nutzungen könnten nach den bisherigen Überlegungen des Auslobers im Osten entstehen, gastronomische Nutzungen wären im Westen am Brückenkopf der Czernybrücke nahe dem Zentrum der Bahnstadt vorstellbar. Ein „Mittelbereich“ könnte flexible und vielfältige Wohnformen als „Work-Living-Angebot“ aufnehmen. Bisherige Überlegungen des Auslobers in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg basieren auf den städtebaulichen Grundsätzen einer dreiteiligen Gliederung des Baufelds im Rahmenplan; diese Vorüberlegungen sind keine Vorgaben und sollen durch die Teilnehmer geprüft, interpretiert und weiterentwickelt werden.

Das Gebäudekonzept soll bezogen auf seine Maßstäblichkeit und Gliederung, Materialität und Begrünung der städtebaulichen Situation der Bahnstadt Rechnung tragen. Insbesondere eine angemessene städtebauliche Körnung, Höhenentwicklung und gestalterische Gliederung des Bauvorhabens sind zu beachten. Ziel des Wettbewerbs ist die Erlangung eines städtebaulich-architektonischen Bebauungskonzepts mit einer überzeugenden städtebaulichen Grundfiguration, einer schlüssigen, nachvollziehbaren Gebäudeplanung und Baukörper-/ Fassadengliederung sowie Freianlagenplanung unter Berücksichtigung und Ausgestaltung der Anforderungen des Rahmenplans.

Insbesondere bezüglich der städtebaulich-funktionalen Einbindung des Baukörpers bzw. des Ensembles werden Entwurfsaussagen erwartet. Hierbei ist die Höhenlage des Erdgeschosses von hoher konzeptioneller Bedeutung, bei der auch die Umgebungstopografie miteinbezogen werden muss.

### **4.2 Einordnung in das städtebauliche Umfeld**

Die westliche Spitze des Plangebiets ist Teil eines den künftigen Czernyplatz rahmenden Ensembles. Dieses soll mit hoher architektonischer und freiraumplanerischer Qualität das künftige Entree der Bahnstadt aus Richtung Bergheim prägen. Der Czernyplatz ist dabei als Stadtraum zu verstehen, der trotz der Dominanz der Verkehrsanlagen durch die rahmenden Gebäude und einer zusammenhängenden Freiraumgestaltung als Gesamtraum erfahrbar wird. Der Verkehrsraum öffnet an der Einmündung der Czernybrücke eine großzügige platzartige Situation, die durch die Raumkanten eines charakteristischen, polygonalen Stadtgrundrisses gefasst wird. Gleichzeitig bilden die vom Verkehrs-

raum zurückgesetzten Raumkanten auch Vorplätze bzw. Auftaktbereiche für die jeweiligen Baufelder und Quartiere aus. Das bauliche Umfeld des Czernyplatzes wird zukünftig vorwiegend durch gewerbliche Nutzungen wie Büros, Dienstleistungen, Einzelhandel, einem neuen Fitnesscenter und Kino unmittelbar westlich der Czernybrücke, sowie Cafés und Läden im Erdgeschoss geprägt sein. Es wird hierdurch eine hohe Dichte qualifizierter Arbeitsplätze in geringer Entfernung zu den Wohnquartieren geboten, während gleichzeitig mit adäquaten Nutzungen der Erdgeschosse zur Belebung des als öffentlich wahrgenommenen Raums beigetragen wird.

Östlich des Wettbewerbsgebiets entsteht auf den Baufeldern B1 und B2 aktuell das Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Bahnstadt. Auf den Baufeldern entsteht ein repräsentatives, urbanes Gebäudeensemble mit einem Nutzungsmix aus Büros, Dienstleistungen, Wohnungen, kleinteiligem Einzelhandel und einem Hotel. Einen repräsentativen Auftakt in die Bahnstadt bildet zukünftig der neue Europaplatz, der für Besucher, die über den Querbahnsteig kommen, eine räumlich einladende Geste in die Bahnstadt bildet. Dieses Ensemble am Europaplatz ist gemäß der städtebaulichen Rahmenplanung das Quartier mit der höchsten baulichen Dichte und Gebäudehöhe.

Für den für Baufeld C2 relevanten westlichen Teil von Baufeld B1 ist ein 4-geschossiger Wohnungsbau vorgesehen. Mit der Entwicklung des Quartiers am Hauptbahnhof rund um den zukünftigen Europaplatz (Baufeld B1, B2) und des neuen Kongresszentrums (Baufeld T1a, T1b) wird die Bahnstadt in den kommenden Jahren an urbaner Attraktivität gewinnen.

Südwestlich des Wettbewerbsgebiets befindet sich auf dem Baufeld C3 / C4 aktuell eine noch nicht entwickelte Fläche. Zukünftig soll hier das Kopernikusquartier mit gemischter Nutzung in vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden entstehen.

Auf dem östlich angrenzenden Grundstück wird der historische Wasserturm als identitätsstiftendes Bauwerk erhalten. Der denkmalgeschützte Wasserturm aus dem Jahr 1907 wird durch einen eingeschossigen Pavillonanbau ergänzt.

Auf dem westlich der Czernybrücke gelegenen Baufeld C1 entsteht ein Fitnesscenter, das sich mit einer großen Glasfassade zum Plangebiet präsentiert.

Als städtebaulich relevantes „Gegenüber“ ist noch auf einen geplanten Neubau eines Hotel- und Boardinghauskomplexes nordwestlich des Bahnhofsgebäudes hinzuweisen, der von Süden aus als zwei gegeneinander versetzte Baukörper wahrzunehmen ist.

Das Wettbewerbsgebiet ist durch die unverbaubare Bahntrasse aus Bergheim gut wahrnehmbar und somit Teil der Gesamtansicht der Fassaden von Norden entlang der Bahn. Für mit dem Zug nach Heidelberg einführende Besucher und Pendler bildet es zugleich einen Teil der Sequenz in der Hin- und Überleitung zu dem Ensemble des Europaplatzes.

Gewünscht ist daher ein Gebäudeensemble, welches ein Wechselspiel zwischen gefassten Räumen und Öffnungen zum Umfeld erzeugt und durch die Anordnung der Baukörper und die Höhenentwicklung eine sinnvolle Rhythmisierung entlang der Bahntrasse widerspiegelt. Dabei können durch die Gliede-

rung interessante Bezüge zu den umliegenden Quartieren und Freiräumen und ggf. Sichtbeziehungen zu markanten Gebäuden oder die Silhouette des Odenwaldes hergestellt werden.

## 5. Wettbewerbsprogramm und Nutzungsprofil

Im Folgenden werden die Wettbewerbsziele für die Gebäude, deren Raum- und Funktionsprogramme und ihre spezifischen Anforderungen beschrieben. Hierzu dienen folgende Abschnitte:

- Charakterisierung des Projekts  
**Grundidee und Nutzungskonzept**
- Formulierung allgemeiner Anforderungen alle Nutzungsbereiche betreffend  
**Raum- und Nutzungsprogramm**
- Formulierung spezifischer Anforderungen einzelner Nutzungsbereiche  
**Anforderungen einzelner Nutzungsbereiche**

### 5.1 Grundidee und Nutzungskonzept

Auf dem Baufeld C2 soll eine zukunftsorientierte, auf die individuellen Nutzerinteressen abgestimmte neue Lebensplattform mit der flexiblen Nutzung von „Arbeiten und Wohnen“ verwirklicht werden.

Diese Plattform wird als Raumkonzept im städtebaulichen Zusammenhang mit der Bahnstadt Heidelberg, eingebunden in die Stadtgesellschaft, in das Leben im Wirtschafts- und Wissenschaftsraum Heidelberg, der Metropolregion Rhein-Neckar und darüber hinaus zu einer neuartigen urbanen

#### „City Lounge einer internationalen Community“

mit Nutzungen in den drei Grundfunktionsbereichen:

- Multispace / Co-Working & Co-Living
- Smartes Mobilitäts- und Interkulturzentrum
- Plattformservice

Die „City Lounge“ vereinigt somit:

- Work and Live - Arbeiten und Wohnen in neuen urbanen Formen
- Smart Living - Serviceangebote mit voll vernetzter Medienarchitektur
- Innovative Technologien und interkultureller Austausch
- Wissenschaft, Wirtschaft, Forschung, Schulung und Ausbildung
- Internationale Kulturangebote

### 5.2 Raum- und Nutzungsprogramm

Das Baufeld C2 ist für (A) „Multispace-Nutzung“ („Arbeiten und Wohnen“ unter Einbeziehung spezieller Nutzungsformen), (B) themenbezogene Veranstaltungen und (C) serviceorientierte gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Die genaue Verortung ist konzeptabhängig und wird weder horizontal noch vertikal vorgegeben. Die zentrale und adressbildende Lage des Baufelds macht die ‚city Lounge‘ zu einem bedeutenden Baustein der Bahnstadt.

Mögliche von den nachfolgenden Angaben abweichende zukünftige Nutzungen dürfen durch die Architektur nicht eingeschränkt werden.

Als Zielgrößen sind gewünscht (BGF oberirdisch und unterirdisch):

- Multispace: ca. 29.500 qm  
(Davon Co-Working ca. 7.000 qm  
und Co-Living ca. 22.500 qm)
- Mobilitäts- und Interkulturzentrums: ca. 7.500 qm
- Serviceplattform: ca. 7.000 qm
- Nebenräume (Technik und Parken, etc.)  
konzeptabhängig: ca. 15.000 qm

Der Auslober erwartet eine Realisierung von ca. 60.000 qm Bruttogeschossfläche mit einem Anteil von 40.000 qm BGF oberirdisch, d.h. ab Ebene Czernyring. Die Größe von 40.000 qm des baurechtlichen Maßes oberirdische BGF ist ein Orientierungswert der bisherigen Baumassenstudie des Auslobers in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg.

### 5.3 Anforderungen einzelner Nutzungsbereiche

#### 5.3.1 A Multispace

##### A1 Multispace / Co-Working

Der „Co-Working Space“ besteht aus einer flexibel gestaltbaren Raumstruktur, die sich aus herkömmlicher Grundfunktion und neuartigen Mehrwertfunktionen zusammensetzt.

Insbesondere in der Entwicklung innovativer Technologien werden regelmäßig Anforderungen an Flächen gestellt, die nicht durch „klassische“ Büroflächen bereitgestellt werden können.

Dies erfordert ein hohes Maß an Flexibilität, Reversibilität und Veränderbarkeit sowie ein optimales Raumverhältnis, um innerhalb des Konzepts eine hohe Angebotsdiversität zu erreichen.

##### Arbeitsplatzqualität:

Der Auslober legt Wert auf eine hohe Qualität der Arbeitsplätze, aber auch der Gemeinschaftsbereiche. Dies betrifft generell die Gebäudetiefen, Raumproportionen und die, weitgehend erst in späteren Planungsphasen, zu klärende Gestaltung.

Räumlich-Konstruktive Anforderungen:

Im Hinblick auf die geforderte Flexibilität der neuen Bebauung müssen die Einheiten sowohl addierbar sein, als auch autark funktionieren können. Die Geschosshöhe der Bürogeschosse soll mindestens 3,35m bei folgenden lichten Höhen betragen:

- Flur: 2,60 m
- Co-Working: 3,00 m (überwiegend)
- Nebenräume: 2,40 m

Niedrige Betriebskosten sind auch von den Arbeitsplatzdispositionen abhängig und bei der Planung zu berücksichtigen.

**A2 Multispace / Co-Living**

Der „Co-Living Space“ bietet vor allem neue Wohnnutzungen an, welche die steigenden Bedürfnisse nach einer sowohl **individuellen als auch gemeinschaftlichen Lebensweise** erfüllen.

Möblierte, kleine Wohneinheiten, mittlere Wohneinheiten und Einheiten mit mehreren Zimmern –bei kleinen bzw. mittleren Einheiten mit gemeinschaftlichen Gruppenräumen– werden kombiniert. Die Größe der Einheiten kann je nach Bedarf und Hauptnutzergruppen flexibel variiert werden.

Das folgende anteilige Verhältnis von Wohneinheiten dient zur Orientierung:

Größe	Anteil
20 - 40 qm	50 %,
40 – 80 qm	35 %,
80 – 120 qm	15%

Qualitäten:

Der Auslober legt Wert auf eine hohe Wohnqualität, welche eine hohe Nutzungsflexibilität besitzt.

Hierzu gehört auch eine Anpassung des o.g. Verhältnisses durch die weitere Abstimmung der Nachfrage. Dies wird jedoch erst in späteren Planungsphasen unter Voraussetzung einer erwarteten guten Nutzungsflexibilität und intelligenter Organisation präzisiert werden können.

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen innovative Ansätze für Erschließungs- und Grundrisstypologien im Wohnungsbau entwickelt werden, die Lösungen für die sich wandelnden Wohn- und Arbeitswelten aufzeigen und dem internationalen Anspruch des Projekts entsprechen. Ausdrücklich gewünscht ist dabei ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Wohntypen.

Für jede Wohneinheit muss eine ausreichende Abstellfläche oder eine entsprechende gemeinsame Abstellfläche, auch für Fahrräder, Gehhilfen und Kinderwagen etc., nachgewiesen werden.

Konstruktion, Energie und Ökologie:

Der Co-Living Bereich soll in einer innovativen und nachhaltigen Bauweise errichtet werden. Die lichte Raumhöhe in den Wohneinheiten soll mindestens 2,70 m betragen.

Ein wirtschaftliches und angemessenes Verhältnis von Wohnfläche zu BGF soll angestrebt werden.

5.3.2 B Smart Mobility- und Interkulturzentrum

**B1 Mobilitätszentrum (Urban Mobility):**

Die Funktionsbereiche können wie folgt beschrieben werden:

- Ausstellung und Showroom eines/ der Hersteller/s für E-Mobility,
- Ausstellung und Showroom eines /der Hersteller/s für zukunftsfähige autonome Fahrzeuge, auch Hybridfahrzeuge, etc.
- autonome Fahrzeugflotten, künftige Lufttaxen -Vorrüstung eines Landeplatzes auf dem Dach

**B2 Mobility - Service Desk:**

- Vertriebsniederlassung und Vermietung von Car-Sharing
- E-Stadtmobil-Fahrzeuge, E-Bikes, E-Scooter, UFC-Charging, Service Desk - z.B. Reparaturservice und Prüfdienste, TÜV, etc.

**B3 Interkulturzentrum:**

- Ausstellungsbereich mit besonderem architektonischen Anspruch - sowohl in der Innenstruktur, als auch in der Sichtbarkeit nach Außen
- Multifunktionsräume / Kooperation mit namhaften internationalen Galerien und Museen; eine internationale Ausrichtung soll den interkulturellen Ausdruck fördern.
- Schulungsräume, etc.

Für das Mobilitäts- und Interkulturzentrum ist ein separater Lasten- und Serviceaufzug (für PKW geeignet) vorzusehen. Innerhalb des Mobilitätszentrums sollen eine flexible Flächenzuordnung der einzelnen Nutzungskomponenten innerhalb der unter 23.2 genannten Flächengröße oder alternative Angebote möglich sein.

5.3.3 C Plattformservice (Full Service-Plattform)

**C1 Gastronomie:**

- Erlebnis-Gastronomie mit internationaler Küche, vom Gourmet-Level bis Take Away, Asian Fusion, Bäckerei, Café mit Außenterrassen sowie Roof-Lounge / Restaurant
- kundenorientierter Lieferservice (fertig bzw. halbfertig), etc.

## **C2 Service Angebote (Beispiele):**

- Gesundheits-Labs mit Notrufsystemen, Arztbesuche im Haus, virtuelle Arztbesuche, traditionelle Chinesische Medizin (Arztpraxis, Beratung, Verkauf), Ernährungswesen, thematische Fitness, etc.
- Full-Service Angebote für alle Nutzungsbereiche im Gebäudekomplex (auch extern), einschließlich Ausstellungs- und Cateringservice sowie 24/7 Service-System, Express (Schnell-Lieferstation / Smart Cabinet), etc.
- Weitere Serviceangebote, z.B. Talent Center - internationale Jobbörse, Beratungsstelle für internationale Fachkräfte, Retail des täglichen Bedarfs wie Büroartikel, Friseur, Reinigung und Wäscheservice (via Smart Devices), IT-Versorgung, VPN und Daten-Sicherheit, Finanzierungen, Versicherungen, Rechtsberatung, Touristische Informationssysteme, Kinderbetreuungsservice, themenbezogene Veranstaltung.

### Räumlich-Konstruktive Anforderungen:

Die Geschosshöhe soll bei den gewerblich / öffentlich genutzten Einheiten im Erdgeschoss mindestens 4,50 m betragen.

Da diese Einheiten aus Mobilitäts- und Interkulturzentrum sowie Serviceplattform aber in enger Abstimmung mit den Nutzern und der allgemeinen Nachfrage verbunden sind, werden keine detaillierten Vorgaben gemacht, hier sind die Wettbewerbsteilnehmenden aufgefordert, konzeptabhängige, flexible Angebote mit technisch ausführbaren Lösungen darzustellen.

### 5.3.4 Parkdecks und Sonstiges (in UG's):

Voraussichtlich in den Untergeschossen anzuordnen sind:

- PKW-Parkplätze und Parkingsystem (ausschließlich für alle Nutzungseinheiten)
- erhöhter Parkplatz-Anteil für Fahrräder
- Haustechnik
- Nebenräume inkl. Abstellräume für alle Nutzungseinheiten

Die Tiefgarage soll mit einem Maximum an Stellplätzen, Andienung, Haustechnik sowie Müll- und Kellerräume und Fahrradstellplätze angeordnet werden. Der Flächennachweis für die Haustechnik muss plausibel sein (abhängig vom gewählten haustechnischen / energetischen Konzept).

## **5.4 Gestalterische Zielvorstellungen**

Das Quartier soll sich auch hinsichtlich der Höhenentwicklung in den künftigen städtebaulichen Kontext einfügen. Die Rahmenplanung geht in Abhängigkeit der nutzungsbedingten Raumhöhen von einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung im Wettbewerbsgebiet aus. In Anlehnung an diese Vorgabe ist von einer auf das Niveau des Czernyrings bezogenen Fünfgeschossigkeit (inkl. EG) auszugehen.

Städtebaulich begründete Überhöhungen sind konzeptabhängig evtl. möglich, sollen jedoch nicht in Konkurrenz zu dem Ensemble des Europaplatzes stehen oder das Ensemble der Quartiere rund um den Czernyplatz dominieren.

In der Gestaltung ist nicht nur auf eine Innenwirkung, sondern auch auf die Außenwirkung zu achten. Insofern soll auch von der Bahnseite eine harmonische, repräsentative Gestaltung der Bebauung sichtbar sein.

Die entstehende Bebauung soll aus Sicht des Auslobers bei architektonischer Betonung der verschiedenen und räumlich getrennt erscheinenden Nutzungsschwerpunkte eine gestalterische Formensprache entwickeln, die sowohl aus der freien Sicht von Norden auf die bahnseitige Fassade als auch von den umliegenden bedeutenden Stadträumen, ausgehend von einem städtebaulichen Kontext, eine neue Identität in Bezug auf die Grundidee der "City Lounge einer internationalen Community" setzt und prägt.

Aufgrund der topografischen Situation können konzeptabhängig sehr hohe Nordfassaden entstehen, die als „Stadtkante“ zur Bahn sehr massiv wirken können. Von den Entwurfsverfassern werden architektonische Vorschläge erwartet, wie eine dem Heidelberger Maßstab entsprechende Fassadenhöhe erreicht werden kann bzw. eine anzunehmende Massivität durch eine gestalterische Gliederung oder Plastizität optisch aufgelöst werden kann.

Insgesamt wird ein repräsentatives Quartier gewünscht, das sich als Baustein der Bahnstadt versteht und sich in den städtebaulichen Kontext einfügt. Es soll mit einer zeitgemäßen Formensprache dem städtebaulichen und architektonischen Anspruch der Bahnstadt gerecht werden.

#### 5.4.1 Überbaubare Grundstücksfläche

Die Gebäude sollen den äußeren Blockgrenzen des Rahmenplans folgen und diese nicht überschreiten; im Blockinneren sind konzeptabhängige Anordnungen gemäß dem Konzept „City Lounge“ freigestellt.

Eine partielle Öffnung der Blockrandbebauung ist zur Gliederung der Baumassen und der konzeptabhängigen Anordnungen sowie zur Schaffung eines differenzierten Wegenetzes durch das Quartier, unter Beachtung der notwendigen lärmabschirmenden Wirkung gewünscht.

#### 5.4.2 Fassadengestaltung / Gebäudehülle

Die Gestaltung der Fassaden, Materialität und Farbigkeit sind konzeptabhängig zu entwickeln, jedoch sollte insbesondere auf die Wirtschaftlichkeit geachtet und der gestalterische Kontext der Bahnstadt berücksichtigt werden.

Die Fassaden sollen als wertige und wartungsarme Konstruktionen entwickelt werden, die einerseits in Konstruktion und Gestaltung differenziert auf die jeweilige Nutzung reagieren, andererseits die Bebauung des Wettbewerbsgebiets als Ensemble wahrnehmbar werden lassen. Im Erdgeschoss sind sie angemessen und bedarfsgerecht zu verglasen, im Bereich von Mobilitäts- und Interkulturzentrum sowie Gastronomie muss die Fassade großflächig zu öffnen sein.

## **5.5 Erschließungssituation des Wettbewerbsgebiets**

### **5.5.1 Verkehrliche Erschließung des Baufelds C2**

Für das Baufeld C2 werden Vorschläge für ein Mobilitätskonzept erwartet. Dieses kann sowohl bauliche („Mobilitätszentrum“) als auch später betriebliche Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität beinhalten.

Wesentliches Ziel für das Entwicklungsareal Bahnstadt ist, dass die zukünftigen Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigten möglichst viele Wege nachhaltig, insbesondere zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen. Hierfür werden auf konzeptioneller Ebene nutzerfreundliche Maßnahmen erwartet.

Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr und die Andienung (respektive der Tiefgarage) kann aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf dem Czernyring ausschließlich über den Max-Planck-Ring erfolgen.

Zudem ist bahnparallel für Wartungszwecke eine mindestens 4,00 m breite Zufahrt zu dem Düker zu ermöglichen, der im Baugrundstück verbleiben wird.

Diese Zufahrtsstraße, ausgehend vom Niveau des Dükereinstiegs bei 108,80 m ü. NN, kann oberhalb der minimal erforderlichen Durchfahrts Höhe von 7,00 m (=115,80 m ü.NN) überbaut werden.

Im Alltagsbetrieb kann diese Zufahrt bei entsprechender Dimensionierung für die Andienung oder Erschließung der Tiefgarage genutzt werden.

Eine Trennung zu der Trasse der Radschnellverbindung (außerhalb des Wettbewerbsgebiets) soll funktional-gestalterisch gewährleistet sein.

Bei Zufahrten, Andienung und der Planung von Rettungswegen ist die Planung der angrenzenden Straßen – hierbei insbesondere die festgelegten Baumstandorte und die Anschlusshöhen– zu berücksichtigen. Dabei sind zudem die für die Anlieferung der Gebäude notwendigen Rangiermanöver im öffentlichen Raum auf ein Minimum zu beschränken.

### **5.5.2 Anlieferung und Entsorgung**

Es sind flächensparend, jedoch ausreichend dimensionierte Anlieferbereiche inkl. Kurierdienst und Müllräume für die unterschiedlichen Nutzungen und ihnen zugeordnet, inkl. Nasskühleinrichtung für den Gastronomiebetrieb, im Untergeschoss zu berücksichtigen. Die Entsorgung mit Müllfahrzeugen ist ebenfalls im Untergeschoss anzuordnen.

### **5.5.3 Technische Erschließung**

Die Versorgung des Wettbewerbsgebiets erfolgt grundsätzlich über Medien aus dem öffentlichen Raum.

Die technische Infrastruktur für Wasser, Abwasser und Strom, Fernwärme sind in Czernyring verlegt. Im Max-Planck-Ring wurde zusätzlich Fernwärme verlegt.

### **5.5.4 Zu berücksichtigende technische Infrastruktur / Düker**

Im westlichen Teil des Baufeldes befinden sich Stromtrassen verschiedener Sparten der Stadtwerke Heidelberg und eine Kabelanlage der Telekom, deren Erhalt bei der Konzeptentwicklung zu berücksichtigen ist. Die Leitungen münden in der Mitte des Baufeldes in einen Düker, der nach Norden unter den Bahngleisen hindurchführt.

Zum Schutz der Stadtwerkeleitungen und zur Sicherstellung eines Arbeitsraums bei Wartungsarbeiten ist eine Freihaltetrasse von 6,00 m Breite, im Bereich des Einstiegsbauwerks (Dükermundes) von 7,10 m Breite zu beachten. Die Freihaltetrasse kann, ausgehend von dem Dükereinstieg bei 108,80 m ü. NN, ab einer Höhe von 115,80 m ü. NN überbaut werden.

Ein ebenerdiger Anschluss an den Gehweg des Czernyrings (113,10 m ü. NN) und eine damit verbundene Überdeckung der in der Böschung verlaufenden Stromkabel ist durch eine (teilweise) demontierbare Konstruktion möglich.

Die Rahmenbedingungen sind in Anlage 10 dargestellt.

Der Auslober legt Wert auf eine ganzheitliche Lösung in den Untergeschossen sowie für die Erdgeschossanbindung und erwartet Lösungen, die trotz räumlicher "Unterbrechung" der Dükerquerung eine hohe Funktionalität erreichen.

#### 5.5.5 Parkierung / Kfz-Stellplätze

Die gemäß der vorgeschlagenen Nutzung baurechtlich erforderlichen Stellplätze sind ausschließlich in einer, ggf. zweigeschossigen, Tiefgarage unterzubringen. Oberirdische Stellplätze sind nicht erwünscht.

Die Tiefgarage ist so zu planen, dass durch etwaige Schrankenanlagen kein Rückstau in den öffentlichen Verkehrsraum zu erwarten ist.

Zur Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze sind § 37 LBO und Anhang 1 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) anzuwenden.

Da der öffentliche Verkehr (Bahnhof, Busse, Straßenbahn) durch kurze Fußwege gut erreichbar ist und zudem Car-, Fahrrad- und Rollersharing innerhalb des Komplexes nach dem Nutzungskonzept bevorzugt werden, soll die mögliche Stellplatz-Minderung auf alle Nutzungen angewendet werden.

##### a) Ermittlung der notwendigen Stellplätze:

Aufgrund der unkonventionellen Wohnformen und der Nutzungszielgruppen im Nutzungsbaustein Multispace/Co-Living (23.3.1 A2) wird die Grundausstattung (notwendige Stellplätze), abweichend von § 37 LBO, Abs. 1, mindestens 30 % der aus Tabelle B unter Nr. 1.6 "Sonstige Wohnheime" ermittelten Pkw-Stellplätze (gemäß MB 593 AKBW - VwV Stellplätze) beträgt.

##### b) Der Standort kann hinsichtlich seiner Einbindung in das ÖPNV-Netz mit 12 Punkten bewertet werden. Es kann damit eine Minderung auf bis zu 30 %, gem. MB 593 AKBW - VwV Stellplätze Tabellen A, B der ermittelten Stellplätze (Nicht-Wohnnutzungen) erfolgen.

15 % der erforderlichen Stellplätze nach a) und b) sind mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Rahmenplans sind für das Plangebiet in angemessener räumlicher Situation und Umfang von 10% der erforderli-

chen Stellplätze nach a) und b) auch Besucherstellplätze in der Tiefgarage anzubieten.

Weiterhin sollen in der Tiefgarage zusätzlich 30 Plätze für Car-Sharing und/oder Autovermietung eingeplant und dargestellt werden.

Es werden Vorschläge erwartet, zukünftig auch den Einbau eines automatischen Park-Systems, sowohl bezüglich des Platzbedarfs als auch technisch, zu ermöglichen.

#### 5.5.6 Abstellanlagen für Fahrräder

Für die Ermittlung der notwendigen Fahrradstellplätze sind für die Wohnnutzung (a) je Wohneinheit (Multispace/Co-Living, 23.3.1 A2) mindestens 1,2 Fahrradstellplätze vorzusehen. Für die vorgeschlagenen Nicht-Wohnnutzungen (b) ist von einem erhöhten Bedarf auszugehen; Zusätzlich sind mindestens 250 Fahrradstellplätze (c) für Besucher inkl. Fahrrad - Sharing vorzusehen.

Die Stellplätze für Fahrräder sind räumlich und funktional nutzerfreundlich und überwiegend witterungsgeschützt anzulegen.

Auch für größere Fahrräder (Lastenräder, Tandem, Behinderten-Dreiräder, Anhänger) sowie Kinderfahrräder sollen sichere Abstell- und Anschlussmöglichkeiten bereitgehalten werden.

10% der zu planenden Radabstellplätze nach a) und b) sind mit Lademöglichkeiten für Fahrräder mit e-Antrieb auszustatten.

### 5.6 Topografie

Eine besondere Herausforderung für die Konzeptentwicklung stellt die vorhandene topographische Situation dar.

Eine weitgehend gleichmäßige Anschlusshöhe kann auf der Nordseite angenommen werden. Größere Differenzen in den Anschlusshöhen existieren beim Max-Planck-Ring, der vom Bahniveau zum Czernyring von 108,06 m ü. NN auf 111,94 m ü. NN ansteigt und entlang des Czernyrings, der bis zum Brückenaufleger um ca. 1,80 m ansteigt.

Es ist Teil der Aufgabe, die Anbindung höhentechisch zu lösen. Genaue Höhendaten der angrenzenden Verkehrsflächen können aus den Planunterlagen (Anlage 08 und 09) entnommen werden.

### 5.7 Außenanlagen / Freiraum

Insbesondere zur städtebaulich-funktionalen Einbindung der(s) Baukörper(s) und Anbindung zum öffentlichen und halböffentlichen Raum werden Entwurfsaussagen als Teil der Wettbewerbsaufgabe erwartet. Von den Erdgeschosszonen sollen diese Flächen als belebte Stadträume bespielt werden. Bei der Konzeption der Stadträume sollen auch Sicherheitsaspekte Berücksichtigung erhalten, die sich u.a. durch Akzeptanz durch alle Nutzer ausdrückt. Sie sollen zu den Tag- und Nachtzeiten attraktive und angenehme, übersichtliche

Flächen darstellen. Dabei muss eine hohe Aufenthaltsqualität und gute Orientierung im Raum gewährleistet sein.

Die Freianlagen sollen wesentlich zur Attraktivität der Gesamtanlage beitragen. Diese sollen hierfür so gestaltet sein, dass sie für die vorgesehenen Nutzungen attraktive, vom Verkehr geschützte Aufenthaltsbereiche bieten. Der Vorplatz am Haupteingangsbereich zum Czernyplatz soll als solcher klar erkennbar ausgebildet werden und ein gestalterisches Zusammenspiel mit den weiteren Freiflächen des Czernyplatzes herstellen. Eine möglichst geringe Versiegelung der Oberflächen und ein dem Ort angemessener Anteil bepflanzter Flächen sind gewünscht. Konzeptabhängig können Vorschläge für Fassadenbegrünungen und weitere Maßnahmen zur Klimaanpassung (siehe Kapitel 21.6.3) gemacht werden.

Orientierungsgrundlage für die Freiraumgestaltung bildet eine freiraumplanerische Konzeptstudie für den Bereich Czernyplatz und -ring (Anlage 07).

#### 5.7.1 Regenwassermanagement

Mit dem Ziel der Rahmenplanung zur Bahnstadt eines abflussarmen Baugebiets soll möglichst wenig Regenwasser in das öffentliche Kanalsystem abgeleitet werden. Hierzu ist für das Wettbewerbsgebiet ein Konzept zur naturnahen Regenwasserbehandlung (Abflussverminderung durch Rückhaltung, Regenwassernutzung und Versickerung) zentraler und/oder dezentraler Maßnahmen zu entwickeln.

Es besteht die Vorgabe, dass mindestens 50% des anfallenden Niederschlagswassers auf dem Grundstück zurückzuhalten sind. Maximal 50% des Oberflächenwassers können folglich an den öffentlichen Mischwasserkanal abgegeben werden.

Es sind Angaben zu Oberflächenmaterialien und zum Umgang mit dem Oberflächenwasser entsprechend den Anforderungen zu treffen.

#### 5.7.2 Dachbegrünung

Aus den Vorgaben der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung und der Vorgabe zur Regenrückhaltung resultiert die Anforderung, mindestens 66 Prozent der Dachflächen extensiv zu begrünen. Davon dürfen maximal 25 Prozent mit aufgeständerten Photovoltaik-Anlagen überstellt werden (Doppelfunktion Gründach + PV).

Für die Kombination von Photovoltaik mit Dachbegrünung, die erforderliche Integration sonstiger technischer Anlagen und ggf. eine Aktivierung der Dachflächen für die Nutzer / Bewohner des Quartiers soll ein Gestaltungsvorschlag entwickelt werden, der auch berücksichtigt, dass die Gäste des benachbarten Hotels die Dächer als attraktiv gestaltete Dachlandschaft wahrnehmen können.

### 5.7.3 Photovoltaik

Mindestens 25% der Dachflächen von Gebäuden sind durch Photovoltaik zu nutzen.

## 5.8 Emissionen

Auf das Plangebiet wirken unterschiedliche Lärmquellen ein. Für das Baufeld C2 sind dies in erster Linie die direkt nördlich verlaufende Bahnverkehrsstrecke sowie die südlich angrenzende Haupteinfahrstraße Czernyring. Der konzeptionellen Ausrichtung bzgl. Nutzungsverteilung und/oder Grundrissorientierung ist der Vorzug gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen zu geben.

## 5.9 Wirtschaftlichkeit

Der Auslober stellt hohe Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit des Projekts, sowohl im Bau als auch im späteren Betrieb. Angestrebt wird ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies muss konzeptionell betrachtet und im Erläuterungsbericht beschrieben werden.

Ein günstiges Verhältnis von Nutzfläche zu Geschossfläche beziehungsweise zum Bauvolumen im Sinne einer angemessenen und mit den Anforderungen der städtebaulichen Einfügung zu vereinbarenden baulichen Dichte wird ebenso erwartet wie eine wirtschaftliche Bau- und Fassadenkonstruktion, Angemessenheit an die Situation in Konstruktion, Materialwahl und Ausstattung, die einen geringen technischen Aufwand mit angemessenen Betriebskosten erwarten lassen.

Des Weiteren soll die Konstruktion kostengünstige und technisch einfach zu realisierende Um- und Ausbauten sowie Nachinstallationen ermöglichen.

Konkrete Mietinteressenten sind noch nicht bekannt, insofern muss die Gebäudekonzeption flexibel sein, sodass im Rahmen der Realisierung die Anforderungen unterschiedlicher Mieter berücksichtigt werden können.

Neben städtebaulichen und freiräumlichen sind auch architektonische und funktionale Aspekte sowie die ökonomische Realisierbarkeit der Entwurfskonzepte für die Beurteilung der Beiträge von Bedeutung.

## 5.10 Baurecht

Für das Bebauungskonzept sind die bauordnungsrechtlichen Vorgaben der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) zu berücksichtigen.

Bei der Konzeption der Anlage sind bereits Brandschutzanforderungen und geforderte Aufstellflächen für die Feuerwehr zu berücksichtigen. Es ist zu erwägen und zu berücksichtigen, durch zweite bauliche Rettungswege oder andere Maßnahmen eine Anleierung von den öffentlichen Straßenräumen aus zu minimieren.

Im Sinne der Inklusion behinderter Menschen und im Hinblick auf den demographischen Wandel sind die Vorschriften zur Barrierefreiheit zu beachten. Hierzu wird auf § 39 der LBO BW hingewiesen. Die Erfüllung dieser Vorgabe ist Voraussetzung für die Baugenehmigung. Die Vorgaben sind deshalb im Entwurf anzudenken.

**6.       Abbildungsverzeichnis**

	Seite
Abb. 1 Titelbild	1
Abb. 2 Lage des Plangebiets innerhalb der Stadt	7
Abb. 3 Rahmenplan Bahnstadt	8
Abb. 4 Rahmenplan Baufeld C2	9
Abb. 5 Wettbewerbsgebiet Baufeld C2	10
Abb. 6 Wettbewerbsgebiet, historischer Wasserturm	10
Abb. 7 Ausschnitt Stadtplan Bahnstadt	13