



Luftbild: Stadt Heidelberg

Hinweis

Texte in orange sind Themen, die noch weiter ausgearbeitet werden müssen

Auslobung

Czerny Höfe Heidelberg

Beschränkte zweistufige städtebauliche und architektonische Mehrfachbeauftragung

VORABZUG
19.04.2021

INHALTSVERZEICHNIS

A Allgemeine Verfahrensbedingungen

1 Auswirkungen durch die Corona-Krise.....	5
2 Einleitung	7
3 Beteiligte des Verfahrens	8
4 Verfahrensbedingungen	13
5 Verfahrensleistungen	18
6 Verfahrensunterlagen	23
7 Ablauf und Termine	24

B Rahmenbedingungen

1 Städtebaulicher Kontext	27
2 Das Plangebiet	29
3 Planungsrecht	30
4 Verkehr / Anbindung	32
5 Topographie, Stützmauer und Montpellierbrücke.....	35
6 Boden und Baugrundeigenschaften	37
7 Immissionen (Lärm und Erschütterungen)	38
8 Klimaschutz und Energie	40
9 Stadtklima und Starkregenrisiko	42
10 Regenwasserbewirtschaftungskonzept	44
11 Natur- und Artenschutz	44

C Aufgabenstellung

1 Aufgabe	46
2 Bebauung	47
3 Architektur	49
4 Nutzungen	50
5 Freiräume	55
6 Denkmalschutz	57
7 Mobilität, Verkehr und Erschließung	58
8 Schallschutz	62
9 Klimaschutz und Energie	62
10 Entwässerung	63
11 Energieversorgung	63
12 Wirtschaftlichkeit	64
13 Flächenberechnung	64

VORABZUG
19.04.2021

TEIL **A** VERFAHRENSBEDINGUNGEN

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.

1 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 Verfahrensarbeiten 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).



Rahmenplan Bahnstadt Heidelberg (rot: ungefähre Position des Plangebiets)

2 Einleitung

Die Bahnstadt, ein Stadtteil von Heidelberg, liegt in zentraler und verkehrsgünstiger Lage auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren (Bahnanlagen, militärisch belegte Grundstücke, fehlende Verknüpfung zu benachbarten Quartieren) war das Quartier im Stadtgefüge jedoch lange Zeit nicht wahrnehmbar. Das Projekt der Bahnstadt umfasst die Flächen südlich des Hauptbahnhofs bis hin zum Pfaffengrund und ist mit einer Fläche von insgesamt 116 ha größer als die gesamte Altstadt Heidelbergs. Mit der Entscheidung der Deutschen Bahn AG diese Anlagen aufzugeben, war die Möglichkeit einer städtebaulichen Neuordnung des Gebietes gegeben. Mit der Bahnstadt soll in Heidelberg nun ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier, im Sinne der europäischen Stadt entstehen. Ziel ist es einen Stadtteil mit eigener Identität und zukunftsweisenden Bauformen zu schaffen. Neben Büro und Gewerbeflächen, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen sollen vor allem Wohnungen entstehen.

Anlass und Ziel

Der Auslober hat das sehr zentral am Hauptbahnhof von Heidelberg gelegene Plangebiet erworben und möchte dieses nun zu einem attraktiven Standort und Quartier entwickeln mit einer Mischung aus verschiedenen Nutzungen. Das Plangebiet der Mehrfachbeauftragung, bestehend aus den Baufeldern M1 und B3, liegt südlich des Hauptbahnhofs und ist Teil der Bahnstadt. Teile des Baufelds B3 und weitere Arrondierungsflächen sind derzeit noch im Eigentum der Stadt. Eine Entwicklungsvereinbarung zwischen Auslober und Stadt sieht den späteren Ankauf durch den Auslober jedoch vor. Das Grundstück wird im Nord-Osten von den Bahngleisen, im Süd-Osten von der Speyerer Straße, im Süd-Westen vom Czernyring und im Nord-Westen vom neu entwickelten Max-Planck-Ring gefasst. Die vorhandene Bebauung wird vollständig rückgebaut. Die neue Bebauung soll die qualitätvolle Stadtentwicklung der Bahnstadt fortführen und ein attraktives Quartier bilden mit einer hohen Freiraumqualität und eine Durchlässigkeit für Fußgänger ausbilden. Dabei soll die Mehrfachbeauftragung zeigen und ausloten, welche städtebaulichen Möglichkeiten der Standort auch als Auftakt der Bahnstadt von Seiten der Montpellierbrücke bietet.

Die von den Büros auszuarbeitenden Entwürfe können daher auch unabhängig von der Rahmenplanung entwickelt werden. Vielmehr gilt es, die Größe der jeweiligen Baukörper sowie die Sichtbarkeit des Grundstücks durch städtebauliche Betonungen entwurfsabhängig zu prüfen. Entsprechend der zentralen Lage ist das Ziel des Entwurfes die Entwicklung eines mischgenutzten, urbanen Stadtquartiers mit Schwerpunkt Büro-, Arbeits- und Wirtschaftsflächen und Wohnen. Es soll ein durchgrüntes, klimatisch angeglichenes Stadtquartier mit hoher Nutzungs- und Gestaltungsqualität der Baustruktur und Freiräume entstehen.

3 Beteiligte des Verfahrens

Auslober



Lorac Investment Management S.à r.l.
handelnd im eigenen Namen für Rechnung
des Loonie Fund 9 FCP Luxembourg
L-1282 Luxembourg,
Rue Hildegard von Bingen 2

Beraten durch



OFFICEFIRST Real Estate GmbH

Ansprechpartner:
Herrn Matthias Barschitz

Telefon +49 69 60 60 50 – 1506
email matthias.barschitz@officefirst.com
www.officefirst.com

Verfahrensbetreuung



planquadrat
Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Architekten und Stadtplaner
BDA / DASL / dwb
Platz der Deutschen Einheit 21
D-64293 Darmstadt

Ansprechpartner:
Matthias Wöber

Telefon: +49 6151 81969-75
email: wbw-betreuung@planquadrat.com
www.planquadrat.com

Teilnehmende Büros

Um ein attraktives und qualitätsvolles Ergebnis für die Entwicklung der Czerny Höfe zu erhalten, haben Lorac und die Stadt Heidelberg entschieden, einen städtebauliche / architektonische Mehrfachbeauftragung auszuloben. Dazu eingeladen werden folgende zehn Büros:

- Architekturbüro 1
- Architekturbüro 2
- Architekturbüro 3
- Architekturbüro 4
- Architekturbüro 5
- Architekturbüro 6
- Architekturbüro 7
- Architekturbüro 8
- Architekturbüro 9
- Architekturbüro 10

Die Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekten ist erwünscht aber nicht gefordert.

Jury

X Fachpreisrichter

- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

X Sachpreisrichter

- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

X Vertreter

- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

Ständig anwesende Sachverständige (ohne Stimmrecht):

- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

Vorprüfung und ständig anwesende Sachverständige (ohne Stimmrecht)

- Frau Dipl. Ing. Claudia Becker planquadrat, Darmstadt
- Herr Dipl. Ing. Matthias Wöber planquadrat, Darmstadt
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

Zusätzlich (ohne Stimmrecht):

- Frau / Herr XXXXX
- Frau / Herr XXXXX

Vorprüfung

Die eingereichten Arbeiten werden durch die Verfahrensbetreuung vorgeprüft. Die Vorprüfung erfolgt in Abstimmung mit dem Auslober als Faktenprüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

Die Vorprüfung erfolgt durch den Verfahrensbetreuer:

planquadrat
Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Architekten und Stadtplaner
BDA / DASL / dwb
Platz der Deutschen Einheit 21
D-64293 Darmstadt

Verfahrensübersicht



4 Verfahrensbedingungen

Verfahrensform, Zulassungsbereich, Sprache des Verfahrens

Das Verfahren wird als Mehrfachbeauftragung in zwei Phasen ohne vorgeschaltetes Auswahlverfahren durchgeführt. Die zehn Teilnehmer für Stufe 1 wurden direkt bestimmt.

Ziel des Verfahrens ist es, ein ansprechendes städtebauliches und architektonisch hochwertiges Konzept für den Standort zu entwickeln, welches sich in sein städtebauliches Umfeld einbindet.

Es wird ein Rückfragekolloquium mit Ortsbesichtigung sowie ein Zwischenkolloquium geben, nach welchem das Teilnehmerfeld auf die voraussichtlich drei/vier besten Konzepte reduziert wird. Nach einer zweiten, vertiefenden Bearbeitungsstufe entscheidet die Jury über das beste Konzept.

Auslober, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligte erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an. Das Verfahren ist nicht anonym. Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Zu dem Verfahren werden zehn Büros eingeladen.

Zwischenkolloquium / 1. Preisgerichtssitzung

In Form eines Zwischenkolloquiums am **XX.XX.2021** sollen alle teilnehmenden Büros den aktuellen Stand ihres Projektes in einer ca. 15-minütigen Präsentation vorstellen. Die Jury hat im Anschluss die Möglichkeit Rückfragen zu stellen und Hinweise sowie Anmerkungen zur Verbesserung der jeweiligen Konzepte zu geben. Die Jury entscheidet im Anschluss in einer nicht-öffentlichen Sitzung auf Grundlage der vorgestellten Ergebnisse und der anschließenden Diskussionsrunde über die voraussichtlich drei/vier besten Konzepte, die in die Vertiefung und somit in die 2. Stufe des Verfahrens gehen.

Entscheidung / 2. Preisgerichtssitzung

Nach Einreichen der vollständigen Beiträge am **XX.XX.2021** und der nachgeschalteten Vorprüfung durch das Büro planquadrat entscheidet die Jury in einer nicht öffentlichen Sitzung über die Ergebnisse.

Bei Gleichstand der Stimmen zählt die Stimme des Auslobers doppelt.

Beurteilungskriterien

Die folgenden Kriterien dienen als Grundlage für die Prüfung und dem Preisgericht zur Beurteilung der Arbeiten. Die Reihenfolge stellt dabei keine Gewichtung der Kriterien dar.

- Qualität der städtebaulichen und architektonischen Struktur und Gestalt
- Identitätsstiftung durch die Besonderheit der städtebaulichen Struktur und Gestaltung
- Einbindung in das städtebauliche Umfeld
- Wirtschaftlichkeit und Flächeneffizienz
- Nutzungsmix
- Phasierung und Realteilbarkeit
- Grün- und Freiraumkonzept
- Mobilität und Erschließung
- Nachhaltigkeit und Immissionsschutz
- Vollständigkeit und Korrektheit der Flächenangaben

Zulassung der Arbeiten

Zur Beurteilung zugelassen werden alle Arbeiten, die

- den formalen Bedingungen entsprechen
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang und der Aufgabenstellung entsprechend
- termingerecht eingegangen sind

Bearbeitungshonorar und Preisgeld

Als Aufwandsvergütung stellt der Auslober jedem Teilnehmer für die erste Stufe 10.000,- Euro netto (zzgl. MwSt.) zur Verfügung. In diesem Honorar sind sämtliche Nebenkosten enthalten. Anspruch auf dieses Honorar haben alle Teilnehmer, die fristgerecht einen vollständigen und prüffähigen Beitrag in der Stufe 1 eingereicht haben. Ob ein Beitrag diese Kriterien erfüllt entscheidet das Preisgericht. Hinzu kommt für die drei/vier Teilnehmer der 2. Stufe eine zusätzliche Prämierung durch die Preisgelder.

Preisgelder und Honorare:

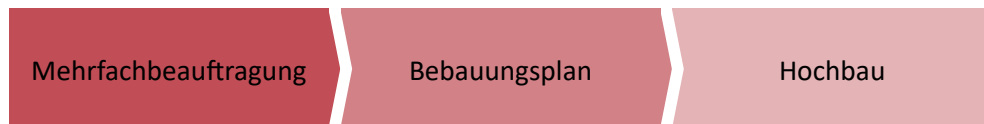
1. Preis	15.000,- Euro netto
2. Preis	10.000,- Euro netto
3. Preis	7.000,- Euro netto
Anerkennung	5.000,- Euro netto

Die Auszahlung der Honorare und Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der Teilnehmer in Anschluss an das Verfahren.

Die Rechnungsanschrift lautet:

planquadrat
Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Architekten und Stadtplaner
Platz der Deutschen Einheit 21
D-64293 Darmstadt

Weiteres Verfahren



Der Siegerentwurf der Mehrfachbeauftragung wird im Anschluss an das Verfahren durch das Siegerbüro in Abstimmung mit dem Auslober sowie den zuständigen Ämtern und Behörden überarbeitet und auf einen Stand gebracht, der als Grundlage für den nachfolgenden Bebauungsplan dient. Der Auslober beabsichtigt das Siegerbüro mit weitere Planungsleistungen zu beauftragen. Auf Grund des Projektstadiums kann sich der Auslober hierzu jedoch nicht verpflichten.

Urheberrecht und Eigentum

Der Auslober bzw. deren Rechtsnachfolger (nachfolgend nur „Auslober“) haben das Recht zur Veröffentlichung aller für das Verfahren eingereichten Unterlagen und eventueller Modelle (nachfolgend nur „Leistungen“) unter Namensgabe des Teilnehmers. Der Teilnehmer darf Veröffentlichungen nur unter Namensgabe des Auslobers vornehmen und bedarf zur Veröffentlichung der schriftlichen Einwilligung des Auslobers. Dieser kann die Einwilligung nur aus wichtigem Grund verweigern. Die mit Preisen ausgezeichneten Leistungen der Teilnehmer werden Eigentum des Auslobers.

Der Auslober beabsichtigt, den Sieger mit weiteren Leistungen zur Umsetzung des Projekts zu beauftragen. Er ist hierzu jedoch nicht verpflichtet. Unabhängig hiervon hat der Auslober das Recht, die Leistungen des Siegers für den vorgesehenen Zweck der Bauleitplanung und der architektonischen Planung, zu nutzen und umzusetzen. Der Sieger ist verpflichtet, das ausschließliche Nutzungsrecht an den von ihm erbrachten Leistungen an den Auslober bzw. deren Rechtsnachfolger zu übertragen und gegebenenfalls Änderungen an den eingereichten Leistungen sowie deren Umsetzung zu gestatten. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes ist der Sieger, soweit zumutbar, zu hören. § 14 des Urheberrechtsgesetzes bleibt unberührt. Der Sieger steht dafür ein, dass er in der Verfügung über die in Rede stehenden Nutzungs- und Verwertungsrechte nicht beschränkt ist, soweit sie gemäß der vorstehenden Regelung auf den Auslober zu übertragen sind. Entscheidet sich der Auslober jedoch, auf Grundlage des durch den Sieger erstellten Entwurfs, ein oder mehrere andere Planungsbüros mit der Umsetzung des Siegerentwurfs- ohne zumindest auch teilweise den Sieger mit wesentlichen Leistungen- zu beauftragen, gewährt der Auslober dem Sieger eine weitere Vergütung von € 100.000,- (Ankaufs- und Bearbeitungshonorar) zusätzlich zum Preisgeld.

Nicht prämierte Arbeiten werden vom Auslober nur auf Anforderung der Teilnehmer, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt damit der Teilnehmer, auf sein Eigentum an den eingereichten Unterlagen zu verzichten.

5 Verfahrensleistungen

Stufe 1 - Inhalte des Plans / Abgabeleistung

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten. Alle Pläne sind genordet darzustellen. In Stufe 1 sind maximal zwei ungefaltete DIN A0 Pläne (zzgl. Berechnungen, Präsentation) im Querformat einzureichen. Die Vorgaben hinsichtlich Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne sind zwingend einzuhalten. Darüber hinaus eingereichte Unterlagen werden nicht berücksichtigt.

Städtebauliches Konzept [Maßstab 1:1.000]

Städtebaulicher Struktur, Baukörper, Anzahl Geschosse (hierbei sollen sich die Teilnehmer mit dem Thema der alten Römerstraße auseinandersetzen)

Verkehrs-, Mobilitäts- und Wegeflächen, Erschließung, Lage der Tiefgarage(n)

Prinzip des freiraumplanerischen Konzepts

Erläuternde Pläne / Piktogramme zu folgenden Themen:

Nutzungen / Verteilung Gewerbeeinheiten/Wohnflächen

Abschnittsweise Realisierung / Darstellung Realteilbarkeit

Mobilitäts- / Erschließungskonzept und Umgang Fernbushalt

Klima / Begrünung (Fassaden, Dach, Freianlagen) / Energie

Feuerwehraufstellflächen, Abstandsflächen

weitere Piktogramme, die dem Verständnis der Planung als hilfreich erscheinen

Architektonisches Konzept / Ansichten [Maßstab 1:500]

Ansichtszeichnung der Südfassade zum Czerny-Ring:

Exemplarisches Fassadenkonzept mit Aussagen zu Adressbildung, Materialität, ggf. Begrünung und Höhenumgang mit der Topographie

Zwei vereinfachte Prinzipschnitte im Maßstab [Maßstab 1:500]

In der ersten Stufe der Mehrfachbeauftragung sollen zwei vereinfachte Prinzipschnitte (Darstellung Geschosse, aber keine Wände/Decken/etc.) angefertigt werden, die auch die angrenzende Nachbarbebauung und die Brücke umfassen. Die Schnitte sind gemäß **Abbildung S.XX in Kapitel X** anzulegen. Die genaue Position der Schnitte kann an das Konzept angepasst werden.

Schwarzplan [Maßstab 1:2.000]

Ein Schwarzplan zur Darstellung der Einpassung des Konzepts in die Umgebung

Schemagrundrisse EG und Regelgeschoss [Maßstab 1:1.000]

Für die Gebäude soll eine Verteilung und Größe der einzelnen Büros, Gewerbeeinheiten und der Wohnungen aufgezeigt werden. Dazu sind beispielhafte Schemagrundrisse darzustellen, die die Erschließung und die Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im EG und in einem Regelgeschoss darstellt. Die Nutzungen und die jeweiligen einzelnen Einheiten sind farblich unterscheidlich und leicht ablesbar darzustellen.

Perspektive / Isometrie

Eine skizzenhafte Perspektive aus dem Blickwinkel des Standorts Nr. 1 gemäß **Abbildung S.XX** in Kapitel **X** mit Fassadenanmutung. Eine fotorealistische Darstellung ist in der Stufe 1 nicht notwendig, es sollte jedoch das Konzept der geplanten Architektursprache ablesbar sein.

Zudem ist eine Isometrie mit Darstellung der einzelnen Geschosse und Nutzungen anzufertigen.

Kurzer Erläuterungsbericht

Der Bericht muss Aussagen treffen zu der Leitidee, dem städtebaulichen und architektonischen Konzept, der Erschließung, dem Umgang mit der Topographie zur Brücke, dem Freiflächenprinzip sowie der Klimaanpassung und dem Regenwassermanagement. Es ist maximal eine DIN A4 Seiten einzureichen.

Berechnungen

Die Berechnungen zu den städtebaulichen Kennzahlen (GRZ) sowie Werte zu BGF R (gem. DIN 277) und NF sind getrennt nach Nutzungen gemäß des Formblatts (Anlage 06) nachzuweisen und aufzuschlüsseln. Die jeweiligen Flächen sind auf Übersichtsblättern / Piktogramme, anliegend zur Flächenberechnung, farblich markiert darzustellen.

Präsentation

Präsentation zur 1. Preisgerichtssitzung für einen Vortrag von **max. 15 Minuten** im PDF-Format.

Stufe 2- Inhalte des Plans / Abgabeleistung

In der Abgabe Stufe 2 gilt es zunächst den Entwurf entsprechend der Anmerkungen aus der Jurysitzung anzupassen. Im Anschluss soll der Entwurf vertieft bearbeitet werden. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten. Alle Pläne sind genordnet darzustellen. In Stufe 2 sind **maximal 3** DIN A0 Pläne (zzgl. Berechnungen, Prüfplan, Modell) im Querformat einzureichen. Folgende Unterlagen sind einzureichen:

Städtebauliches Konzept [Maßstab 1:1.000]

Städtebaulicher Struktur mit Darstellung der Baukörper, Anzahl der Geschosse (hierbei sollen sich die Teilnehmer mit dem Thema der alten Römerstraße auseinandersetzen)

Darstellung der Grundstücksgrenzen

Darstellung der Bau- und Nutzungstypologien

Verkehrs-, Mobilitäts- und Wegeflächen, Erschließung der Gebäude, Zufahrten, Lage der Tiefgarage(n), Parkierung

Freiraumplanerisches Konzept

Erläuternde Pläne/ Piktogramme zu folgenden Themen

- Anbindung an die Umgebung

- Nutzungen / Verteilung Gewerbeeinheiten/Wohnflächen

- Höhenentwicklung Gebäude

- Lage, Größe und funktionale Gestaltung der Grün- und Freiflächen

- Klima / Begrünung (Fassaden, Dach, Freianlagen) / Energie

- Umgang mit der Topografie

- Mobilitätskonzept

- Umgang mit dem Fernbushalt bzw. Einbindung in das städtebauliche Konzept

- Abschnittsweise Realisierung / Darstellung Realteilbarkeit

- Feuerwehraufstellflächen, Abstandsflächen

- weitere Piktogramme, die dem Verständnis der Planung als hilfreich erscheinen

Architektonisches Konzept / Ansichten [Maßstab 1:500]

Ansichtszeichnung der Südfassade zum Czerny-Ring:

Fassadenkonzept mit Aussagen zu Adressbildung, Materialität, Begrünung und Höhenumgang mit der Topographie

Gestalterisches Fassadendetail [Maßstab 1:50]

Exemplarischer Fassadenausschnitt (Schnitt und Ansicht) mit bildhaft belegten Materialangaben und Aussagen zur Berücksichtigung des Passivhaus-Standards und Verschattungssystemen zum sommerlichen Wärmeschutz.

Schwarzplan [Maßstab 1:2.000]

Ein Schwarzplan zur Darstellung der Einpassung des Konzepts in die Umgebung

Schemagrundrisse / Grundrissbeispiele [Maßstab 1:500 / 1:200]

Eine Darstellung der Verteilung und Größe der einzelnen Büros, Gewerbeeinheiten und der Wohnungen im M 1:500. Dazu sind beispielhafte Schemagrundrisse darzustellen, die die Erschließung und die Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im EG und in einem Regelgeschoss darstellt. Die Nutzungen und die jeweiligen einzelnen Einheiten sind farblich unterscheidlich und leicht ablesbar darzustellen.

Für frei wählbare aber ausreichend große Ausschnitte ist je Nutzung (Büros, Gewerbeeinheiten und Wohnungen) ein Grundrissausschnitt im M 1:200 mit einem Möblierungsvorschlag darzustellen.

Neben den genannten Grundrissen ist auch ein Garagenschemaplan im M 1:500 mit Darstellung von Parkflächen, Fahrradabstell-/Kellerräumen, Müllräumen und Technikflächen den Plänen beizufügen. Stellplätze für Gewerbe und Wohnungen sind grafisch unterscheidbar darzustellen.

Perspektiven

Erwartet werden mindestens zwei räumliche Perspektiven, eine aus Fußgängersicht gemäß Standort in Abbildung S.XX in Kapitel X und eine aus der Vogelperspektive. In den beiden Perspektiven soll eine Darstellung der Fassadenanmutung, inklusive des Fassadenmaterials, erfolgen. Diese beiden Perspektiven sind fotorealistisch oder annähernd fotorealistisch darzustellen. Weitere Perspektiven in skizzenhafter Darstellung sind möglich.

Schnitte im Maßstab 1:500

Zwei aussagekräftige Querschnitte und ein Längsschnitt gemäß Darstellung Seite XX mit Aussagen zu der Geschossigkeit der Bebauung, dem Umgang mit der Topographie sowie der Anbindung an die umgrenzenden öffentlichen Flächen und der Brücke. Die Schnittlinie kann je nach Konzept geringfügig verschoben werden, wenn dies der Verbesserung der Verständlichkeit und Aussage des Schnitts dient.

Erläuterungsbericht

Der Bericht muss Aussagen treffen zu der Leitidee, dem städtebaulichen und architektonischen Konzept, der Erschließung, dem Umgang mit der Topographie zur Brück, dem Freiflächenprinzip sowie der Klimaanpassung und dem Regenwassermanagement. Es sind maximal zwei DIN A4 Seiten einzureichen.

Berechnungen

Die Berechnungen zu den städtebaulichen Kennzahlen (GRZ) sowie Werte zu BGF R (gem. DIN 277), BRI, Nutzfläche Gewerbe, Wohnfläche, Anzahl Wohneinheiten, Anzahl Stellplätze sind Anhand des vorgegebenen Formblatts (**Anlage XX**) nachzuweisen und aufzuschlüsseln. Die jeweiligen Flächen sind auf Übersichtsblättern / Piktogramme, anliegend zur Flächenberechnung, farblich markiert darzustellen.

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

In Stufe 2 sind **maximal drei ungefaltete DIN A0** Pläne einzureichen. Zusätzlich ist für die Vorprüfung ein Satz bemaßte Prüfpläne auf Normalpapier sowie ein Satz Verkleinerungen auf DIN A3 beizufügen. Alle Unterlagen sind auch digital auf CD / DVD / Stick einzureichen.

Modell im Maßstab 1:500

Ist auf der bereitgestellten Einsatzplatte einzureichen. Hauptfarbe muss weiß sein, ggf. mit farblichen Akzenten (bspw. Grünflächen, Bäume, etc.).

Prüfpläne

Zusätzlich sind für die Vorprüfung alle notwendigen Pläne (Lageplan, Schemagrundrisse, Schnitte) als DWG-Datei mit angelegten Flächen und Bemaßung zu GRZ, GFZ, BGF R, NF, Keller und Tiefgaragenflächen sowie der Nutzung der Flächen einzureichen.

Desweiteren sind die Prüfpläne ungefalted auf Normalpapier sowie ein Satz Verkleinerungen auf DIN A3 beizufügen. Alle Unterlagen sind digital auf CD/DVD oder USB-Stick einzureichen.

6 Verfahrensunterlagen

Die Auslobung, die jeder Teilnehmer erhält, besteht aus

Teil A- Allgemeine Verfahrensbedingungen

Teil B- Rahmenbedingungen

Teil C- Aufgabenstellung

sowie folgenden Anlagen (digital im Datenraum):

1. Stadtgrundkarte
2. Luftbild (senkrecht und schräg)
3. Liegenschaftskataster
4. Modellbauplan
5. Formblatt Kennwerte
6. Höhenlinienplan
7. Planung Schnitt / Lageskizze neuer Radweg
8. Leitfaden Bahnstadt- Qualitätsbausteine
9. Stadtklimakarten
10. XXXX

7 Ablauf und Termine

Ausgabe

Die Auslobungsunterlagen werden am XX.XX.2021 an die Teilnehmer verteilt.

Rückfragekolloquium und Ortsbesichtigung

Das Rückfragekolloquium mit Ortsbesichtigung findet am XX.XX.2021 statt. Der Veranstaltungsort wird noch bekanntgegeben.

Abgabe der Arbeiten 1 Stufe

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist am XX.XX.2021 bis XX Uhr.

Zwischenkolloquium / 1. Preisgerichtssitzung

Das Zwischenkolloquium findet am XX.XX.2021 statt. Der Veranstaltungsort wird noch bekanntgegeben.

Abgabe der Arbeiten 2 Stufe

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist der XX.XX.2021 bis XX Uhr.

Entscheidung / 2. Preisgerichtssitzung

Die nicht öffentliche 2. Preisgerichtssitzung findet am XX.XX.2021 statt.

Die Arbeiten sind unter folgender Anschrift abzugeben:

planquadrat
Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Herr Matthias Wöber
Architekten und Stadtplaner
Platz der Deutschen Einheit 21
D-64293 Darmstadt

Es gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeit und Datumsangabe als Zeitpunkt der Abgabe bzw. der Poststempel bzw. Abgabe beim Kurier.



1 Städtebaulicher Kontext

Lage in der Stadt Heidelberg

Heidelberg liegt im Norden des Bundeslandes Baden-Württemberg und zählt zum Regierungsbezirk Karlsruhe. Die Stadt ist Oberzentrum im länderübergreifenden Verdichtungsraum Rhein-Neckar und ist mit ca. 160.000 Einwohnern die fünftgrößte Stadt Baden-Württembergs. Am Neckar gelegen, ist die ehemalige kurpfälzische Residenzstadt bekannt für ihre renommierte Universität sowie ihre Altstadt mit der Schlossruine, welche als Wahrzeichen gilt.

Heidelberg ist mit Bahnverbindungen, unter anderem in Richtung Basel, Frankfurt am Main, Stuttgart, Hamburg, Salzburg und Berlin gut an das Fern- und Regionalbahnnetz sowie durch die A5, A656, B3, B37, B535 gut an das Bundesstraßennetz angebunden.

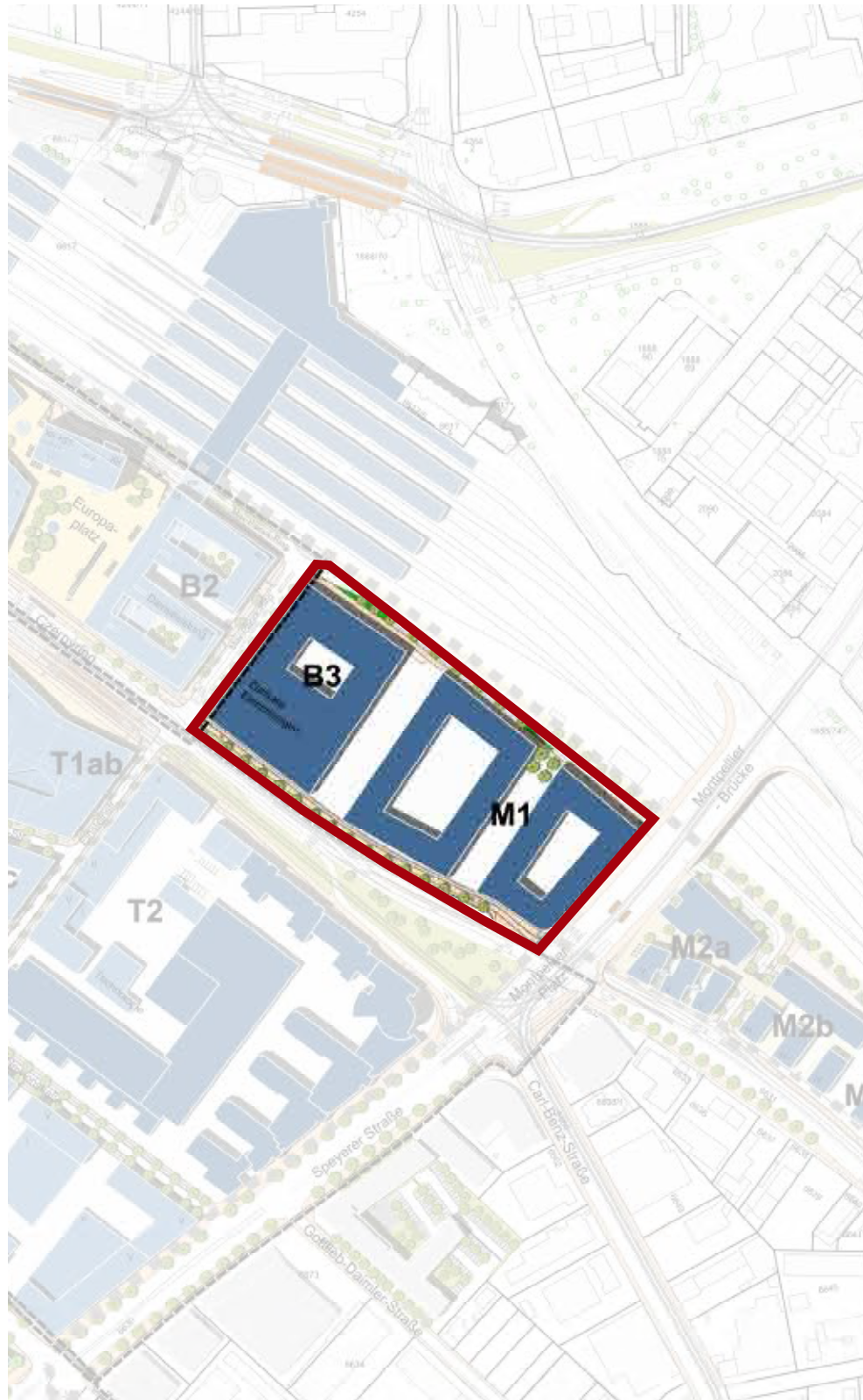
Die Stadt gliedert sich in 15 Stadtteile. Unmittelbar südwestlich der Heidelberger Innenstadt befindet sich die Weststadt, welche durch das rasche Bevölkerungswachstum während der Industrialisierung als Gründerzeitviertel entstand. Im Westen, in zentraler Lage von Heidelberg, entsteht derzeit mit der „Bahnstadt“, ein ca. 116 Hektar großer neuer Stadtteil, in welcher sich das Plangebiet befindet.

Die Bahnstadt

Das Plangebiet liegt in der Bahnstadt, einem neuen Stadtteil von Heidelberg auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Für das Areal wurde im Jahr 2001 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Der aus dem ersten Preis des städtebaulichen Wettbewerbs hervorgegangene Rahmenplan des Büros Trojan und Trojan bildete die Grundlage für den fortgeschriebenen städtebaulichen Rahmenplan „Bahnstadt 2007“. Ziel war die Entwicklung eines an dem Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung orientierten Planungskonzeptes. Dabei sollte eine Verknüpfung mit den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen und der Heidelberger Innenstadt hergestellt sowie eine hohe Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) erzielt werden.

Mit ca. 116 Hektar ist die Bahnstadt größer als die Heidelberger Altstadt und soll künftig ca. 6.800 Menschen Platz zum Wohnen bieten. Das neue Quartier soll ein gemischtes Angebot aus Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur beherbergen. Ca. 6.000 Arbeitsplätze sollen dort, vor allem in Forschung und wissenschaftsbasierten Unternehmen, entstehen.

Die Bahnstadt ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in ganz Deutschland. Alle Gebäude werden nach Passivhaus-Standards errichtet, womit sich der neue Stadtteil als einer der weltweit größten Passivhaussiedlungen auszeichnet.



Rahmenplan Bahnstadt Heidelberg (rot: ungefähre Position des Plangebiets)

2 Das Plangebiet



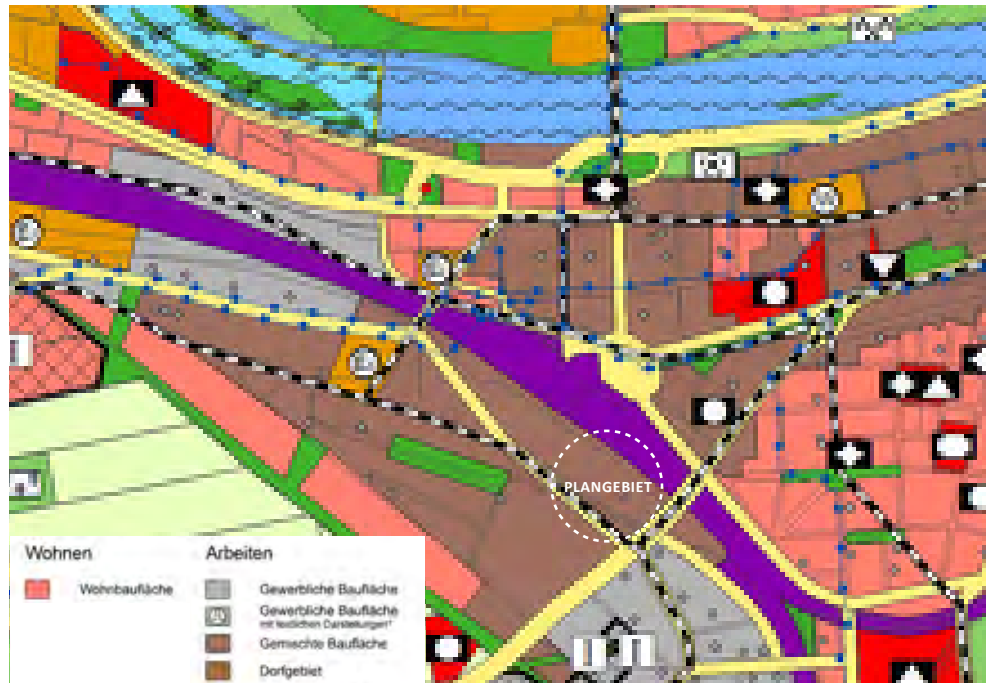
Luftbild: Stadt Heidelberg

Das Projektgebiet „ehern. Post-Areal“ liegt in Heidelberg unmittelbar an der Bahnlinie Heidelberg- Bruchsal, südöstlich angrenzend an den Hauptbahnhof. Es setzt sich zusammen aus den Baufeldern M1 und B3. Nördlich des Areals befindet sich durch einen kleinen ungenutzten Streifen getrennt, die Gleisstrecke der Deutschen Bahn. Östlich des Geländes befindet sich die Montpellierbrücke, mittels derer die Speyerer Straße über die Gleise geleitet wird, im Westen des eigentlichen Post-Areals befindet sich eine Brachfläche, die im Weiteren vom Max-Plack-Ring begrenzt wird.

Das eigentliche Post-Areal steht leer, die Bestandsgebäude und die Außenflächen des Areals werden zukünftig vollständig rückgebaut. Die Fläche ist zu weiten Teilen mit Asphalt versiegelt.

Das Baufeld M1 wird nach der Rahmenplanung den „Technologie- und Dienstleistungsnutzungen“ zugeschrieben während das Baufeld B3 dem „Bahnhofsplatz Süd mit Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung“ zugehörig ist. Zudem befindet sich das Plangebiet in der Achse der historischen Römerstraße. Ein Ziel der Stadt Heidelberg ist es, diese wieder erlebbar zu machen.

3 Planungsrecht

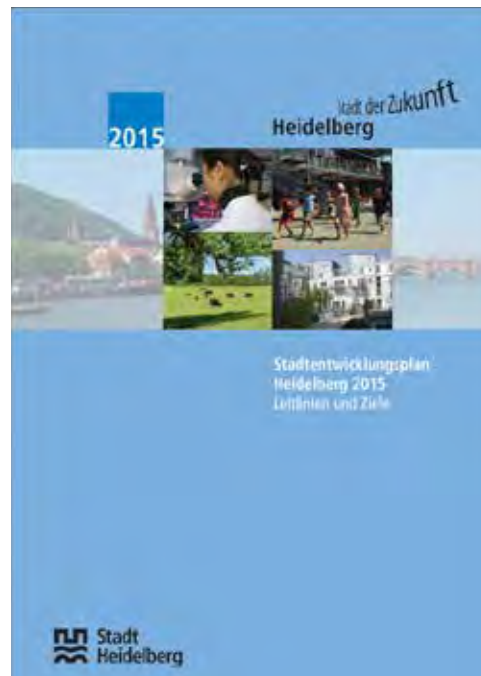


Flächennutzungsplan

Der aus dem ersten Preis des städtebaulichen Wettbewerbs hervorgegangene Rahmenplan des Büros Trojan und Trojan wurde bereits in den Flächennutzungsplan 2010/2015 aufgenommen. Damit stellt er die zentrale Rahmenbedingung für die Entwicklung der Baugebiete mit ihren unterschiedlichen Nutzungen. Der neue Stadtteil soll aus dem FNP entwickelt werden. Eine Änderung des FNP im Zuge des Verfahrens ist nicht vorgesehen. Der Flächennutzungsplan (FNP) des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim in der Fassung vom 07. Juli 2020 stellt im Bereich des Plangebietes „gemischte Baufläche“ dar.

Geltendes Planungsrecht (Bebauungsplan)

Für das Plangebiet liegt kein rechtsgültiger Bebauungsplan vor. Allerdings bildet der aus dem ersten Preis des städtebaulichen Wettbewerbs hervorgegangene Rahmenplan des Büros Trojan und Trojan als Selbstbindungsplan die Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung und stellt damit die zentrale Rahmenbedingung für die Entwicklung der Baugebiete mit ihren unterschiedlichen Nutzungen. Im Anschluss an das Verfahren soll ein Bebauungsplan auf Basis des zu entwickelnden Konzepts erarbeitet werden. Grundsätzliches Ziel ist die Entwicklung eines gemischt genutzten Gebietes (Urbanes Gebiet / Mischgebiet).



Besonderes Städtebaurecht

Zur Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts auf Grundlage des Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 greift die Stadt Heidelberg auf das Instrument der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Baugesetzbuch.

Hierdurch soll das vorgesehene Gebiet entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Stadt Heidelberg im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Der Heidelberger Gemeinderat hat am 30.01.2008 den Satzungsbeschluss über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Bahnstadt Heidelberg“ gefasst. Die Baufelder M1 und B3 sind Teil des Entwicklungsbereichs, weshalb hier die entsprechenden Regelungen zu Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmengemäß Baugesetzbuch gelten.

4 Verkehr / Anbindung

Die gesamte Verkehrssituation rund um das Plangebiet wird derzeit umgeplant und die Verkehrsführung neu geregelt. Neben der Umplanung des Czerny-Rings und der dortigen Ergänzung eines Fuß- und Radweges von der Montpellierbrücke runter zum Plangebiet, wird auch der Max-Planck-Ring ausgebaut und im Nordwesten des Gebietes an den Czerny-Ring verbreitert angeschlossen. Nördlich des Plangebiets entsteht zudem eine gänzlich neue Straße, die derzeit noch als Arbeitstitel mit „kleine Bahnrandstraße“ bezeichnet, aber künftig einen anderen Namen tragen wird.

~~Über die Straße wird das Gebiet künftig hauptsächlich mittels PKW erschlossen werden;~~ Zufahrten zum Plangebiet für den KFZ-Verkehr (Tiefgarage/Anlieferung) können aufgrund der Erschließungssituation ausschließlich über die „kleine Bahnrandstraße“ stattfinden.

Allerdings sollten vor dem Hintergrund der sinnvollen Flexibilität der Flächennutzungen durchaus auch gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden können, die eine Anlieferbarkeit durch größere Fahrzeuge benötigen. Die dafür nötige verkehrliche Infrastruktur sollte vorgehalten werden.



Fußgänger- und Radwegeverbindungen

Die Erreichbarkeit des Grundstücks für Fahrradfahrer ist derzeit über den südlich des Czernyrings gelegenen Fahrradweg gegeben. Zudem soll zukünftig ein südlich des Plangebiets verlaufender neuer Fuß- und Radweg entstehen.

Die Altstadt von Heidelberg ist vom Plangebiet fußläufig in ca. 30 Minuten zu erreichen und der Hauptbahnhof liegt in ca. 5 Minuten Entfernung.

Zudem soll zukünftig ein südlich des Plangebiets (von der Montpellierbrücke auf den Czernyring Richtung Wasserturm) verlaufender neuer Zwei-Richtungs-Radweg mit Gehweg entstehen, über den man die ÖPNV-Haltestelle „Montpellierbrücke“ erreichen kann. Auf der Nordseite des Plangebiets wird es nördlich der „kleinen Bahnrandstraße“ einen Zwei-Richtungs-Radweg und südlich der Straße einen Gehweg angrenzend an das Gebiet geben. Zwischen den Knoten mit der Speyerer Straße und mit dem Max-Planck-Ring (Ost) wird es auf ganzer Länge des Plangebiets keine Quermöglichkeit des Czernyrings für den Fußverkehr geben können.

Eine ebenerdige Anbindung des Plangebiets für Fußgänger vom Czernyring und (auf anderer Ebene) von der „kleinen Bahnrandstraße“ ist wünschenswert. Je nach Konzept ist auch ein ebenerdiger Zugang vom Max-Planck-Ring und von der Montpellierbrücke (analog zu den Planungen im Baufeld M2) denkbar.

Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV

Das Plangebiet liegt direkt an verschiedenen Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Die nächstgelegenen Haltestellen sind die Haltestellen „Montpellierbrücke“ und „Heidelberg Hauptbahnhof Süd“. Dadurch ist die Anbindung im ÖPNV sichergestellt und bietet vielfältige Verknüpfungsmöglichkeiten (Bus- und Straßenbahnlinien) von und zur Innenstadt aber auch in die Stadtteile und die Nachbargemeinden im Rhein-Neckar-Kreis. Darüber hinaus ist die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Heidelberg und der dort zahlreichen Anbindungsmöglichkeiten sowohl im regionalen Schienenverkehr (Regionalbahn, S-Bahn) als auch im Bahn-Fernverkehr gegeben. Über den Querbahnsteig ist dann auch die Erreichbarkeit des gesamten ÖPNV-Angebotes des Stadt- und Regionalverkehrs an der Nordseite des Hauptbahnhofs Heidelberg in fußläufiger Entfernung gewährleistet. Darüber hinaus wird im nördlichen Teil des Plangebiets auf den öffentlichen Verkehrsflächen ein Fernbushalt mit bis zu 5 Bussteigen geplant. Dies bietet künftig eine zusätzliche Anbindung an den Öffentlichen Verkehr. **Genauere Angaben und Vorgaben zu dem Fernbushalt befinden sich derzeit noch in Abstimmung und werden in der Auslobung gegebenenfalls entsprechend ergänzt oder angepasst.**

Motorisierter Individualverkehr MIV

Für den motorisierten Individualverkehr ist der Standort des Plangebiets über den Czernyring gut angebunden. Er stellt eine Verbindung zu den Bundesstraßen B37 und B3 her. Zudem ist die Autobahn A5 in weniger als zehn Minuten erreichbar. Von der Bahnstadt sind Städte wie Mannheim und Walldorf in jeweils ca. 20 Minuten erreichbar, bis Karlsruhe sind es ca. 40 Minuten Fahrzeit und den Frankfurter Flughafen erreicht man in ca. 50 Minuten.

Zudem sind in der Bahnstadt vier Stationen des Carsharing-Anbieters Stadtmobil vorzufinden. Die vom Plangebiet nächstgelegene Station liegt in der Max-Jarecki-Str./Czernyring in ca. 5 Minuten fußläufiger Entfernung.

Auch an der Ostrampe des Max-Planck-Rings wird es direkt angrenzend an das Plangebiet eine Carsharing-Station von „Stadtmobil“ geben.

5 Topographie, Stützmauer und Montpellierbrücke

Topographie

Das Plangebiet besitzt ein deutliches Gefälle in Richtung Nordosten zur Bahntrasse, wobei der größte Höhenversprung direkt am Czernyring liegt. Der Höhenunterschied beträgt u.a. an der nordwestlichen Plangeietsgrenze ca. 6 Meter.

Zudem steigt der Czerny-Ring im Südwesten ab Mitte des Plangebiets zur Brücke hin an, welche an ihrer höchsten Stelle ca. 10 Meter über dem südöstlichen Teil des Grundstücks liegt.

Die Topografie stellt somit eine der zentralen Herausforderungen des Plangebiets dar und der Entwurf sollte auf die Höhendifferenzen entsprechend reagieren und diese versuchen zu nutzen.



Stützmauer

Südlich der Fläche befindet sich eine gemäß Vermessungsplan ca. 3 bis 5 m hohe Stützmauer entlang der Geländekante zwischen dem Postareal und dem Czernyring. Voraussichtlich kann die Abfangung der Geländekante, um den geplanten Radweg bis zur Montpellierbrücke seitlich abzusichern, durch das zu planende neue Gebäude (Untergeschoss-/Tiefgaragenwand) übernommen werden und auf eine weitere Stützmauer verzichtet werden.

Genauere Angaben und Vorgaben zu dieser Situation befinden sich derzeit noch in Abstimmung und werden in der Auslobung gegebenenfalls entsprechend ergänzt oder angepasst.

Nach Möglichkeit sollte die Baugrube mit einem ausreichend großen Abstand zur Brücke angelegt werden, um außerhalb des Einflussbereiches der Fundamente zu liegen. Ist dies aus planungstechnischen Gründen nicht möglich, muss die Standicherheit der Bauwerke durch andere Sicherungsmaßnahmen gemäß sichergestellt sein.

Der Entwurf sollte die Höhendifferenz betrachten und intelligent in das Konzept integrieren.

Montpellierbrücke

Östlich des Areals grenzt die als Speyrer Straße über die Bahn führende Montpellierbrücke an das ehemalige Post-Areal. Der Einfluss der Brücke auf die Baumaßnahme ergibt sich zum einen aus dem für Wartungsarbeiten erforderlichen Abstand neben der Brücke und zum anderen aus möglichen Einflüssen des geplanten Bauvorhabens auf die Fundamentierung der Brücke.

Bestehende Brückenbauwerke sind für Wartungszwecke von der Seite aus zugänglich zu halten. Hier ist ein Abstand von 6 m ausreichend um auch mit Hubsteigern die Brücke erreichen zu können. Dieser Abstand sollte im Entwurf beachtet und nur in begründeten Fällen der Abstand zwischen Gebäude und Brücke unterschritten werden. Auch auf eine Anfahrbarkeit der Brücke ist zu achten.

Eine Anbindung der Gebäude an die Brücke kann von den Verfahrensteilnehmern konzeptabhängig geprüft werden. Hierdurch könnten weitere attraktive EG-Zonen auf Höhe der Brücke geschaffen werden.

6 Boden und Baugrundeigenschaften

Auf dem ehemaligen Post-Areal in Heidelberg wurde der Baugrund orientierend anhand von dem aus den Bohrungen bekannten Schichtenaufbau des Untergrundes sowie anhand von bodenmechanischen Untersuchungen bewertet.

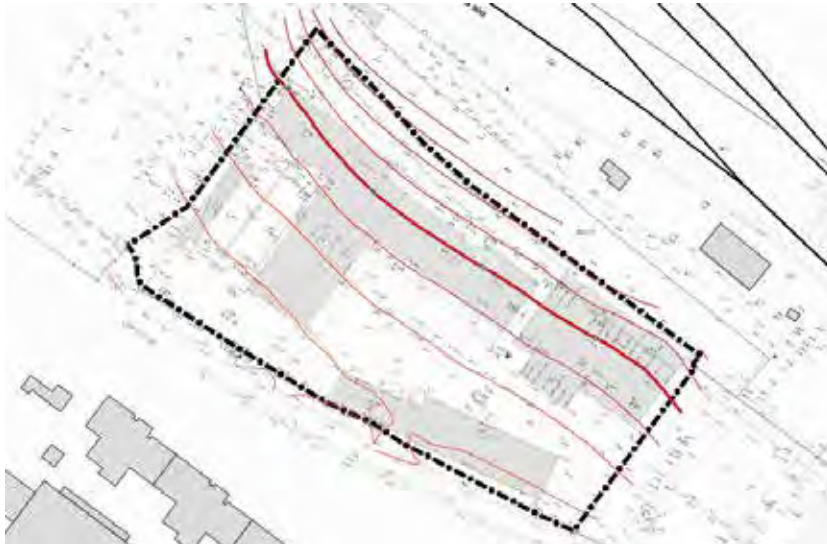
Im Wesentlichen wurden im Bereich des Post-Areals geotechnisch geeignete Auffüllungen und tragfähige Sande und Kiese (Neckarkies) erschlossen. In wenigen Bereichen wurden auch Schichten mit höherem Feinkornanteil angetroffen. Daraus ergeben sich keine erhöhten Anforderungen an die Gründung, die im Rahmen des Verfahrens beachtet werden müssen.

Grundwasserführende Schichten sind ab ca. 11-12 m Tiefe zu erwarten, sodass hier ebenfalls keine besonderen Maßnahmen zum Schutz der Gebäude ergriffen werden müssen.

Auf dem Grundstück befand sich eine Betriebstankstelle und befindet sich ein verfüllter Feuerlöschteich. Der Verdacht einer Altlast konnte anhand der durchgeführten Erkundung nicht bestätigt werden.

7 Immissionen (Lärm und Erschütterungen)

Verkehrslärm



Schalltechnische Untersuchung - Lärmkarten Schienenverkehrslärm - Nachtzeitraum, 8 m über Grund (Quelle: GfI)

Schienenverkehrslärm

Tagzeitraum

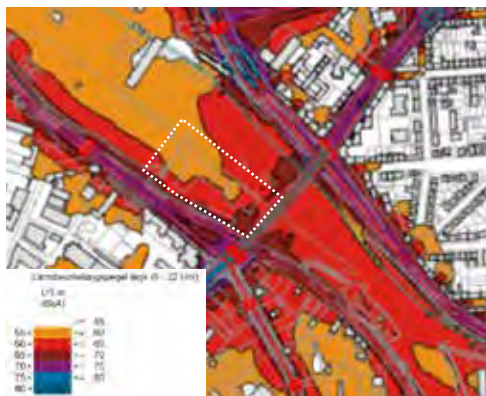
Bei freier Schallausbreitung im Plangebiet werden am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) im Norden des Plangebiets entlang der Bahnstrecken Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 67 dB(A) in 4 m über Grund (Höhe 1. Obergeschoss) und bis zu 68 dB(A) in 8 m über Grund (Höhe 2. Obergeschoss) prognostiziert. Im südlichen Teil des Plangebiets liegen die prognostizierten Verkehrslärmeinwirkungen zwischen 61 dB(A) in 4 m über Grund und 62 dB(A) in 8 m über Grund. Die prognostizierten Schienenverkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet überschreiten am Tag den Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) um bis zu 13 dB(A) und den Orientierungswert für Mischgebieten von 60 dB(A) um bis zu 8 dB(A). Der Orientierungswert für Gewerbegebiete von 65 dB(A) wird bis zu einem Abstand von 25 m zur nördlichen Plangebietsgrenze um bis zu 3 dB(A) überschritten. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Verkehrslärmeinwirkungen in Gewerbegebieten von 69 dB(A) wird im gesamten Plangebiet eingehalten. Der Schwellenwert von 70 dB(A), ab dem bei Verkehrslärmdauerbelastungen am Tag als gesundheitsgefährdend einzustufen sind, wird bei freier Schallausbreitung im gesamten Plangebiet eingehalten.

Nachtzeitraum

Im Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) werden bei freier Schallausbreitung im Plangebiet im Norden des Plangebiets entlang der Bahnstrecken Verkehrslärmein-

wirkungen von bis zu 67 dB(A) in 4 m über Grund (Höhe 1. Obergeschoss) und bis zu 68 dB(A) in 8 m über Grund (Höhe 2. Obergeschoss) prognostiziert. Im südlichen Teil des Plangebiets liegen die prognostizierten Schienenverkehrslärmeinwirkungen zwischen 61 dB(A) in 4 m über Grund und 62 dB(A) in 8 m über Grund. Im Nachtzeitraum überschreiten die berechneten Schienenverkehrslärmeinwirkungen im gesamten Plangebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Verkehrslärmeinwirkungen aller Gebietskategorien. Der Schwellenwert von 60 dB(A), ab dem bei Verkehrslärmdauerbelastungen in der Nacht als gesundheitsgefährdend einzustufen sind, wird bei freier Schallausbreitung im gesamten Plangebiet überschritten.

Straßenverkehrslärm



Auszug Lärmkarte 2017: Verkehrslärm tags



Auszug Lärmkarte 2017: Verkehrslärm nachts

Gemäß den Lärmkarten der „Lärmkartierung 2017“ der Stadt Heidelberg liegen die Straßenverkehrslärmbelastungen im überwiegenden Teil des Plangebiets am Tag zwischen 60 und 65dB(A), in der Nacht zwischen 50 und 55dB(A). Entlang des Czernyrings und westlich der Speyerer Straße (Montpellierbrücke) liegen die Verkehrslärmeinwirkungen am Tag über 65dB(A) und in der Nacht über 55dB(A).

Wird noch ergänzt.

Gewerbelärm

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet und die westlich und südlich angrenzenden Flächen gemischte Bauflächen dar. Südöstlich der Montpellierbrücke sind gewerbliche Bauflächen dargestellt. Bei einer Weiterentwicklung des Plangebiets mit gemischten Nutzungen (MI, MU) sind aus der im Flächennutzungsplan dargestellten Flächenzuordnung keine erheblichen Gewerbelärmkonflikte zu erwarten.

Erschütterungsprognose

Das Entwicklungsgebiet liegt unweit der Bahnstrecke. Entsprechend kann es zur Beeinträchtigung der geplanten Bebauung durch Erschütterungen aus dem Schienenverkehr kommen. Um Auswirkungen der Erschütterungen auf die Bestandsgebäude abschätzen zu können wurde eine Erschütterungsprognose anhand von auf dem Post-Areal durchgeführten Erschütterungsmessungen berechnet.

Aufgrund der bei der Erschütterungsmessung erfassten Frequenzen und der prognostizierten Schwingungen können Erschütterungen durch den Bahnverkehr im Gebäude teilweise deutlich spürbar sein.

Die durch die Erschütterungen erfassten Frequenzen innerhalb der Gebäude sind im Zuge der Mehrfachbeauftragung jedoch nur rudimentär zu beachten. Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterungen in den Gebäuden sind erst im Zuge der späteren Bauausführung vorzusehen.

8 Klimaschutz und Energie

Die Stadt Heidelberg beteiligt sich als eine Modellkommune an dem Förderprogramm „Masterplan 100% Klimaschutz“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Dabei wird die Erstellung und Umsetzung des Masterplans im Auftrag des BMU von einem Team von Wissenschaftlern begleitet. Ziel ist die klimaneutrale Kommune, wobei Heidelberg bis 2050 die CO₂-Emissionen um 95 Prozent reduzieren und den Energiebedarf der Kommune um die Hälfte senken möchte.

Fernwärme

Die Wärmeversorgung mit Fernwärme leistet einen wertvollen Beitrag zur positiven Umweltbilanz des neuen Stadtteils Bahnstadt. Die Fernwärme entsteht in Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen; dabei wird die eingesetzte Energie besonders effizient ausgenutzt. Deshalb ist Fernwärme eine tragende Säule im Klimaschutzkonzept der Stadt Heidelberg. Die Stadtwerke Heidelberg arbeiten kontinuierlich daran, den Anteil erneuerbarer Energien an der öffentlichen Wärme auszubauen. Dazu hat der kommunale Energieversorger ein Holz-Heizkraftwerk gebaut und im Frühjahr 2014 eingeweiht; die produzierte Wärmemenge ist so ausgelegt, dass sie für die Versorgung der gesamten Bahnstadt ausreicht. Über das Plangelände verläuft eine Versor-

gungstrasse der Wärmeleitung. Diese kommt aus östlicher Richtung unterhalb der Bahngleise und quert das Gelände in westliche Richtung über den Czernyring hinaus. In diesem Trassenverlauf sind u.a. Schachbauwerke auf dem Plangelände vorhanden, über die auch die Versorgung der eigentlichen Bebauung erfolgt. Die Fernwärmleitung muss für das spätere Bauvorhaben verlegt werden. Unklar ist inwieweit diese Ost-West-FW-Trasse in Teilen den Czernyring mit Wärme versorgt. Sofern dies der Fall ist, muss der Betrieb dauerhaft gewährleistet werden, bis die Umlegung dieser in die neuen Erschließungsstraßen abgeschlossen ist. Die Anschlussmöglichkeit des Gebietes ist noch mit den Ämtern zu prüfen. Ein optionales Angebot der Stadtwerke Heidelberg ist die Nutzung umweltfreundlicher Fernkälte.

Energiekonzept Bahnstadt

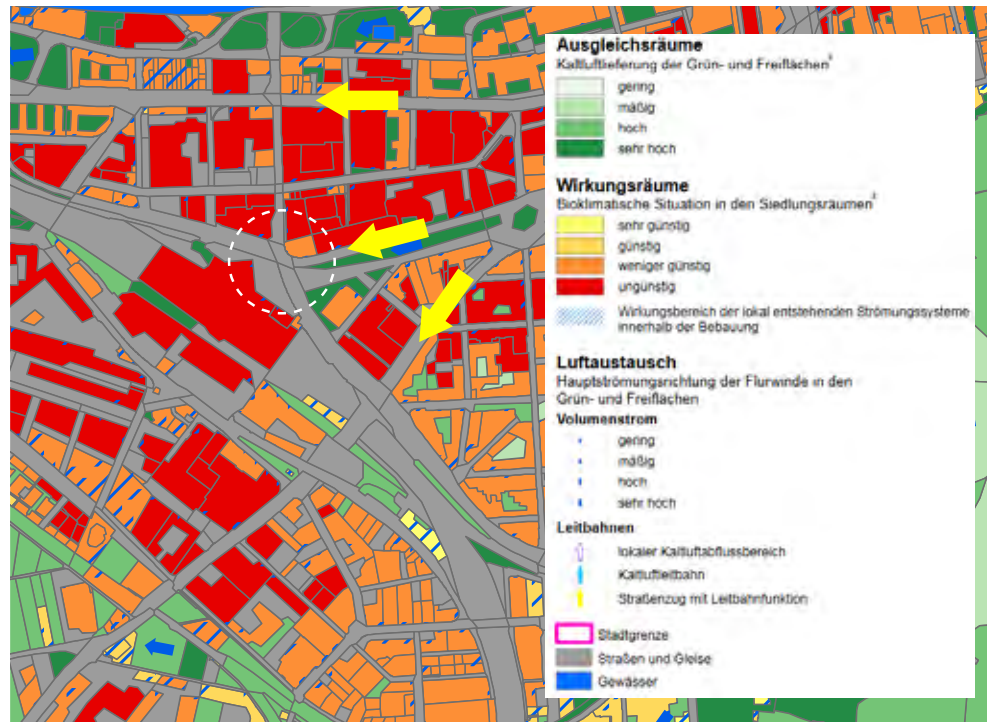
Der ganze Stadtteil Bahnstadt wird im Passivhausstandard gebaut und an das Fernwärmenetz angeschlossen. Mittelfristig wird die Versorgung mit Wärme zu hundert Prozent aus erneuerbaren Energien gesichert. Das Energiekonzept der Bahnstadt kombiniert damit Effizienz und erneuerbare Energien – die beiden Hebel zum Klimaschutz – in beispielhafter Weise: Die Passivhäuser reduzieren den Energiebedarf so weit wie möglich, und der Restwärmebedarf für Warmwasserbereitung und Raumwärme wird mit effizienten Technologien und erneuerbaren Energien so klimaschonend wie möglich gedeckt.

Als Voraussetzung für eine Förderung gelten die Kriterien für die Zertifizierung als „Qualitätsgeprüfte Passivhäuser“ des Passivhausinstitutes. Nähere Informationen dazu gibt es im Internet unter www.passiv.de.

Im Entwurf ist das Thema daher zwingend zu beachten und sollte in das Energiekonzept und die Fassadengestaltung einfließen.

Das Stromsparkonzept Bahnstadt ist zu beachten.

9 Stadtklima und Starkregenrisiko



Stadtklima

Die umfangreichen Bestandsdaten des Stadtklimagutachtens Heidelberg 2015, welche eine Fortschreibung des Gutachtens von 1995 darstellen, wurden aufbereitet und in ein digitales 3D-Strömungsmodell eingespeist. Auf dieser Basis wurde die bioklimatische Ausgangssituation analysiert und eine Planungshinweiskarte erstellt.

Das Gutachten bietet eine qualifizierte Grundlage für Planer und Politiker, um klimaökologische Aspekte bei der Stadtentwicklungsplanung – wie die Freihaltung von Kaltluft- und Ventilationsbahnen oder die Schaffung bzw. den Erhalt von klimaökologischen Ausgleichs- und Erholungsflächen- zu berücksichtigen und auf der Basis von Planungsempfehlungen auch Verbesserungsmaßnahmen im Bestand einzuleiten.

Das Plangebiet befindet sich gemäß Planungshinweiskarte der Klimaaanalyse der Stadt Heidelberg in einer „Weniger günstigen bioklimatischen Situation“. Dies bedeutet, dass es sich um einen Siedlungsraum mit mäßiger bioklimatischer Belastung handelt und eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung besteht.

Es werden folgende projektrelevante Planungshinweise gegeben: Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils und Begrünung von Blockinnenhöfen.

Da Starkregen in den vergangenen Jahren teure Schäden in Heidelberg verursacht hat, wurde anhand des Leitfadens „Kommunales Starkregenrisikomanagement in Baden-Württemberg“ die Starkregengefahrenkarten der Stadt Heidelberg erstellt. Anhand der Karten lassen sich gefährdete Bereiche identifizieren und mögliche Vorsorgemaßnahmen erarbeiten. Die Karten sind unter www.heidelberg.de/starkregen veröffentlicht. Bei Starkregenereignissen kann das deutliche Gefälle des Plangebiets in Richtung Nordosten, je nach Geländemodellierung, in Senken oder Mulden Probleme verursachen.

Im Entwurf ist zunächst keine explizite Vorsorgemaßnahmenplanung vorzusehen. Vielmehr sollten Synergien zur Regenwasserbewirtschaftung und Entwässerung genutzt und bei der Anordnung von Geländestrukturen die Starkregen Thematik mitbedacht werden. Voraussichtlich wird in weiteren Planungsphasen des Hochbaus eine konkrete Berücksichtigung von Starkregen verursachten Überflutungen stattfinden (starkregenangepasste Bauweise).

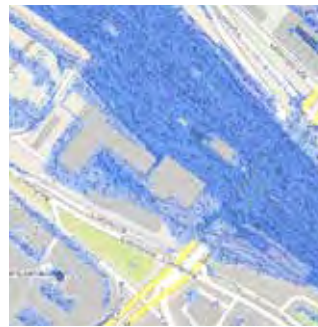
Quelle: Starkregenkarte, Stadt Heidelberg



Starkregen: selten



Starkregen: außergewöhnlich



Starkregen: extrem

10 Regenwasserbewirtschaftungskonzept

Das Regenwasserbewirtschaftungskonzept Bahnstadt hat zum Ziel, die Regenwasserableitung in den öffentlichen Kanal soweit wie möglich zu minimieren. Es 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 Retentionsdächer (Vorgabe für die Bahnstadt sind 66 % Dachbegrünung), versickerungsfähige Beläge und/oder ein erhöhter Grünflächenanteil vorzusehen.

11 Natur- und Artenschutz

Artenschutz

Die Bestandsgebäude weisen zum Teil Nischen und Spalten auf und könnten somit Habitatpotential für gebäudebewohnende Vögel und Fledermäuse bieten. Zudem ist ein Vorkommen von Eidechsen im nördlichen Teil des ehemaligen Post-Areals sowie direkt angrenzend in der Arrondierungsfläche wahrscheinlich, da die vorhandenen Schotterflächen mit Ruderalvegetation ein entsprechendes Habitatpotential für ein Vorkommen von Eidechsen aufweisen.

Entsprechend erforderliche Untersuchungen zur Berücksichtigung des Artenschutzes (Konflikte bei Rückbau von Gebäuden und Flächeninanspruchnahmen) wurden bereits beauftragt. Außer integrierbaren Maßnahmen wie Nisthilfen an Gebäuden, Dachbegrünung und entsprechend ökologisch hochwertige Gestaltung der Freiflächen müssen keine Ausgleichsflächen auf dem Grundstück freigehalten oder nachgewiesen werden.

1 Aufgabe

Die erste Stufe des Verfahrens dient der Konzeptfindung und des städtebaulichen Grundgedankens für das Quartier. Der Fokus liegt dabei stark auf dem städtebaulichen Konzept, es müssen aber auch schon erste architektonische Aussagen zur Architektur getroffen werden. In der zweiten Stufe der Mehrfachbeauftragung geht es darum, das Konzept entsprechend der Kritik und Verbesserungsvorschläge aus dem Zwischenkolloquium zu optimieren und entsprechend der Aufgabenstellung detailreicher auszuarbeiten, insbesondere hinsichtlich der Architektur und der Fassaden.

Ziel des Entwurfes ist die Entwicklung eines innovativen, modernen und qualitätvollen Gebäudeensembles, welches eine hohe Freiraumqualität und Durchlässigkeit für Fußgänger ausbilden und den gestalterischen Ansprüchen der Bahnstadt gerecht wird. Es soll dabei den Anforderungen eines gemischt genutzten Quartiers entsprechen und neben gewerblichen Flächen auch Wohnungen und in geringem Umfang auch Einzelhandelsflächen sowie ein gastronomisches Angebot bieten. Gleichzeitig muss es auf die aktuellen Herausforderungen des Klimawandels reagieren und Lösungen für einen aktiven Beitrag zur Verbesserung des lokalen Klimas leisten.



2 Bebauung

Die Bahnstadt in Heidelberg ist als urbaner Stadtteil konzipiert und wird aufgrund ihrer Größe in unterschiedliche Stadtquartiere unterteilt. Je nach Standort und Umfeld haben diese Quartiere unterschiedliche Baustrukturen, Dichten und Durchgrünungen sowie spezifische Bau- und Nutzungsstrukturen.

Im Sinne der Zielsetzungen der Bahnstadt soll auf dem prominent an den Bahngleisen und der Montpellierbrücke gelegenen Grundstück eine gemischt genutztes, urbanes Quartier entstehen, das den heutigen Anforderungen an Arbeiten, Wohnen und Leben unter einem Dach gerecht wird und dabei auf sein Umfeld reagiert und dieses aktiv einbindet.

Der Auslober erwartet daher Konzepte, die in funktionaler und technischer Hinsicht moderne, flexibel nutzbare und gut vermietbare Arbeitswelten im Sinne einer Angebotsplanung anbieten. Da die Nutzer der Büroflächen und Ladenflächen sowie deren Anforderungen an die Gebäude zum Zeitpunkt der Auslobung noch nicht feststehen, wird ein hohes Maß an Flexibilität gefordert, um unterschiedliche Vorstellungen der zukünftigen Mieter später realisieren und auf Veränderungen in der Vermarktungs- und Vermietungsphase reagieren zu können.

Neben Büros sind auch Wohnungen in das Gebäudeensemble zu integrieren. Aufgrund der zentralen aber auch durch Verkehrslärm belasteten Lage des Grundstücks, ist ein Entwurf zu finden, der attraktive und gut sichtbare Büroadressen bietet aber auch gleichzeitig geschützte Wohnlagen schafft. Hierbei ist auch auf eine adressbildende Funktion der Baukörper hin zu den Schienen zu achten.

Neben der Nutzungsmischung ist auch eine Realteilbarkeit der Gebäude vorzusehen. Die Gebäude sind in 3 bis 4 Abschnitte zu unterteilen. Auch die Tiefgaragen sollten in diese Abschnitte unterteilbar sein und unabhängig voneinander funktionieren.

Bereits in der Vorentwurfsphase ist auf die Vorschriften der Landesbauordnung, insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Abstandsflächen zu den Nachbargrenzen und der Gebäude untereinander, der notwendigen Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie aller erforderlichen Nebenflächen für die angedachten Nutzungen, zu achten.

Umgang mit der Topographie

Die Topographie des Grundstücks stellt bei der Planung eine besondere Herausforderung dar. Durch das abfallende Gelände zur Bahn mit ca. 6 Meter Höhendifferenz ergeben sich insbesondere entlang der nordwestlichen Straße (NAME) ein starkes Gefälle, auf das das Gebäude und seine auf Straßenniveau liegenden Nutzungen reagieren sollten. Auch sollten die unterschiedlichen Höheniveaus zur verkehrlichen Erschließung der Gebäude intelligent genutzt werden um Eingriffe in den Boden zu reduzieren, schlechte Lagen zu kompensieren und bspw. große Rampenlängen zu vermeiden. Ziel ist es eine funktionierende und wirtschaftliche Lösung zu finden, die eine attraktive Bebauung auf dem Grundstück ermöglicht.

Dichte und Geschossigkeit der Bebauung

Als städtebauliche Raumkante sollen im Norden der Bahnstadt gewerbliche Bauflächen und Arbeitsplatzschwerpunkte entstehen (wozu auch die Baufelder M1 und B3 zählen), die gleichzeitig die Belastungen von der Bahnstrecke abschirmen.

Durch den Auslober durchgeführte vorbereitende Testentwürfe haben gezeigt, dass eine GFZ von ca. 3,0 auf dem Grundstück städtebaulich vertretbar ist. Vom Investor wird daher eine sinnvolle und städtebaulich vertretbare Dichte des Quartiers erwartet. Es sollten aber mindestens 80.000 m² BGF für Büro, Einzelhandel und Wohnen auf dem Grundstück entstehen. Garagenebenen werden, solange sich die Decke der Garagenebenen unterhalb der Höhe des Czernyring befindet, bei der BGF Ermittlung nicht berücksichtigt.

3 Architektur

Der Auslober und die Stadt Heidelberg wünschen sich für diese städtebaulich exponierte Stelle ein Quartier, das auch als Auftakt zur Bahnstadt in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht mit einer signifikanten Gebäudesprache sowie einer wertigen Fassaden- und Umfeldgestaltung der Lage an der Bahn und der Montpelierbrücke gerecht wird. Dabei sollten aber auch die heutigen Anforderungen an den Klimawandel und die Nachhaltigkeit Berücksichtigung in der Gebäudesprache, der Architektur und Materialwahl finden.

Es sollen in der ersten Stufe auch erste Aussagen zur Anmutung der Fassaden der Gebäude mittels der Perspektive getroffen werden. Dabei sind neben der Ausbildung der Erdgeschosszone auch Aussagen zur Materialität und ggf. Gliederung der Gebäude zu treffen.

Materialität

Es sollen wertige Fassaden entworfen werden, die den gestalterischen Kontext der Bahnstadt berücksichtigen und differenziert auf die jeweilige Nutzung reagieren. Es werden keine Vorgaben bezüglich der Materialität und Farbigkeit gemacht, jedoch sollte eine wirtschaftlich, aber auch dem Standort angebrachte Lösung angestrebt werden. Dem Passivhausstandard ist gemäß der Anforderungen der Bahnstadt zu entsprechen und sollte bei der Gestaltung der Fassade beachtet werden.

Darstellung der Dachlandschaft

Aufgrund des Energiekonzeptes der Bahnstadt aber auch zu Gunsten des Stadtklimas, besteht die rechtliche Vorgabe Flachdächer grundsätzlich zu 66% extensiv zu begrünen. Für die Entwicklung und Gestaltung der Dachlandschaft sind zeitgemäße bzw. innovative Lösungen zu erarbeiten.

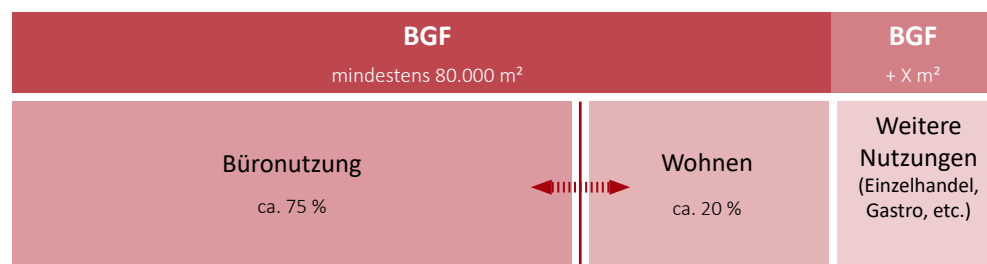
Bei Installation von Photovoltaik-Modulen darf die Modulfläche der Solarmodule maximal 25% der zu begrünenden Fläche betragen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Nutzung der Dachflächen für die Installation von Photovoltaik-Anlagen in einem größtmöglichen Umfang zu erfolgen hat.

4 Nutzungen

Nutzungsverteilung

Wie zuvor beschrieben, soll gemäß der planerischen Zielsetzung eines gemischt genutzten Gebietes (Urbanes Gebiet / Mischgebiet) ein Gebäude vorgesehen werden, das diese Nutzungsdiversität abbildet. Im Entwurf ist daher von folgender Nutzungsverteilung auszugehen:



- Die Hauptnutzung der künftigen Gebäude sind Büro-, Arbeits- und Wirtschaftsflächen
- Der Anteil an Wohnflächen sollte ca. 20 % betragen, kann aber auch nach oben oder unten an das jeweilige Konzept angepasst werden. Eine Erhöhung sollte aber nur erfolgen, wenn eine wertige Wohnlage nachgewiesen werden kann.
- Sonstige Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, Ladengeschäfte, weitere publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss wie Dienstleistungen oder kleinere (nicht störende) Gewerbebetriebe können in den gut erschlossenen Lagen vorgesehen werden. Bei einer sinnvollen Organisation der Flächen kann der Anteil auch überschritten werden.

Großflächiger Einzelhandel (sowohl zentren- als auch nicht-zentrenrelevanter Art) ab 800m² genauso wie Agglomerationen kleinerer Einzelhandelsnutzungen, die eine Großflächigkeit ergeben sind in diesem Bereich nicht möglich.

Dies gilt es im Rahmen der Planung sonstiger Flächen zu berücksichtigen und bedeutet, dass bei einer BGF von 80.000m² lediglich 1% für Nutzungen durch Einzelhandel zur Verfügung stehen. Gastronomische Flächen unterliegen keinen Einschränkungen.

- Eine vertikale Trennung von Wohnen und Büronutzung ist zwingend vorzusehen.

Büroflächen

Da die Gewerbeeinheiten stark von der späteren Nutzung und der allgemeinen Nachfrage abhängen, sollen diesbezüglich keine detaillierten Vorgaben gemacht werden. Vielmehr sollen von den Verfahrensteilnehmern konzeptabhängige, flexible Vorschläge angedacht werden.

Die erdgeschossigen Eingangsbereiche der Büronutzung sind repräsentativ auszugestalten. Um ein möglichst vielfältiges Angebot an Büronutzungen zur Verfügung stellen zu können, sollte eine Kombination aus klassischen Einzelbüros, Kombibüros und großräumigeren Strukturen angestrebt werden. Der weit überwiegende Teil der Büroflächen muss jedoch in 400 m² große Nutzungseinheiten unterteilbar sein.

Da die Büroeinheiten in enger Abstimmung mit den späteren Nutzern und der allgemeinen Nachfrage in Verbindung stehen, wird ein hohes Maß an Flexibilität und eine optimale Gebäudetiefe vorausgesetzt. Die Möglichkeit einer gemeinsamen Nutzung von großen Besprechungsräumen oder auch die Unterbringung einer gemeinschaftlich genutzten Kantine kann angedacht werden.

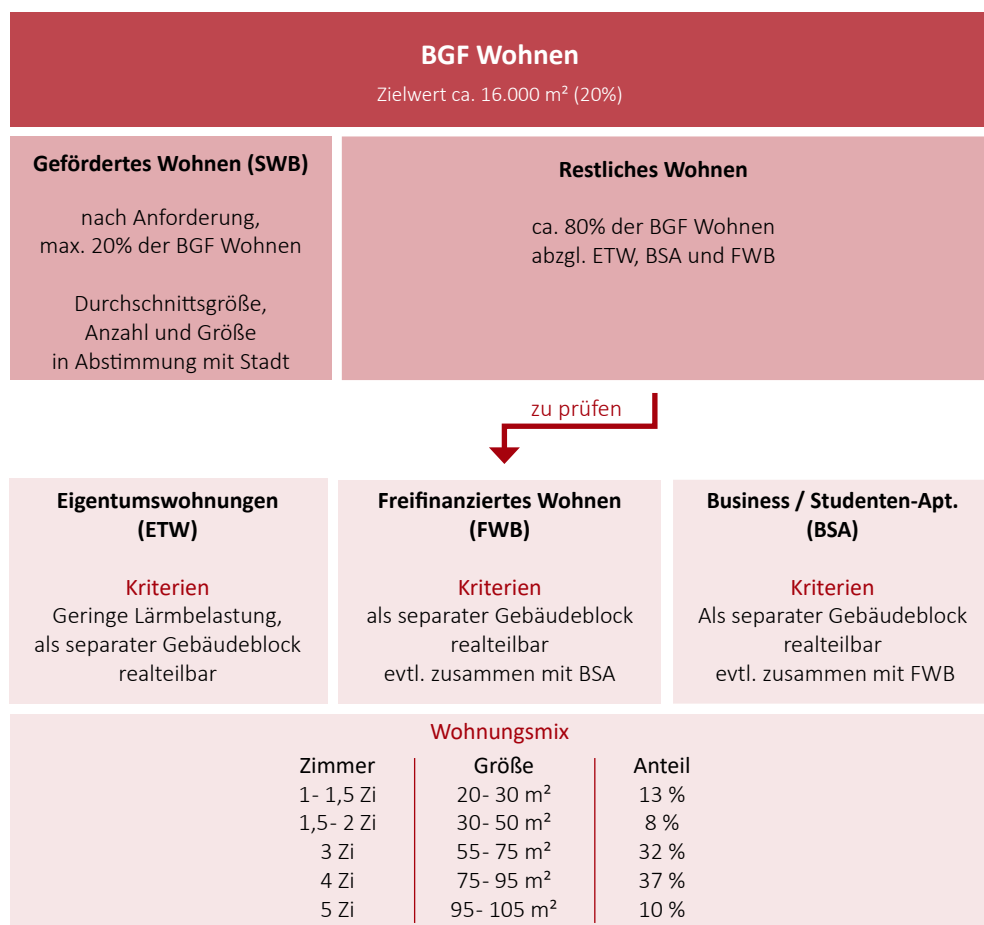
Um gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, ist auf gute Raumproportionen, eine natürliche Belichtung und Belüftung der Räume sowie auf ausreichende Sonnen- und Blendschutze der Arbeitsplätze zu achten.

Um das Ziel einer späteren, guten Vermarktbarkeit der Büroflächen zu erreichen, sollte zudem auf eine Gleichwertigkeit aller Arbeitsplätze geachtet werden.

Wohnen

In dem Quartier soll neben hauptsächlich Büros auch ein Anteil an Wohnungen entstehen. Derzeit kann von 20% gebundenem Wohnraum ausgegangen werden, dieser Anteil kann sich jedoch im Laufe des Verfahrens noch ändern. Im Entwurf ist jedoch von 20% auszugehen.

Neben familiengerechtem Wohnen sollen auch seniorengerechtes Wohnen und kleinere Wohnungen für Singles etc. vorgesehen werden. Dabei soll der Schwerpunkt auf 3- und 4-Zimmerwohnungen liegen. Es ist folgender Wohnungsmix vorzusehen.



Die Gebäude sind als 3-4-Spanner zu konzipieren, in wenigen Ausnahmefällen können 2-Spanner vorgesehen werden. Mittelfluranlagen sind lediglich für die Business / Studenten-Appartments möglich. Von Laubenganglösungen ist abzusehen. Bei 3-4-Spannern ist eine gute Belichtung und Besonnung zu gewährleisten. Alle Wohnungen und die Tiefgarage müssen über Aufzüge erreichbar sein.

Der Auslober legt zudem Wert auf eine qualitätvolle Gestaltung der Hauseingänge (Adressbildung). Jede Wohnung soll darüber hinaus über mindestens einen Freibereich verfügen, der keinen hohen Lärmbelastungen ausgesetzt ist. Hierfür sind notfalls entsprechende architektonische Maßnahmen zu treffen.

Einzelhandel- und Gastronomie Konzept

Die Aufgabe des Einzelhandels und der Gastronomie ist neben der Versorgung des Quartiers und der näheren Umgebung mit Waren des täglichen Bedarfs, die Belebung der Erschließungszone. Hierbei soll neben der Schaffung einer Quartiersmitte auch dafür gesorgt werden, dass die städtebaulich wirksamen Außenkanten des Quartiers einladend gestaltet werden. Der Einzelhandel schafft dabei zusammen mit der Gastronomie einen attraktiven Angebotsmix. Verschiedene Konzepte in kleinteiligen Shops bieten neben Waren des täglichen Bedarfs auch Konzepte, die vor allem Zielkundschaft ansprechen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass pro Einzelhandelseinheit max. 200 m² Verkaufsfläche und insgesamt nicht mehr als 800 m² Verkaufsfläche im Gebiet vorgesehen werden darf.

Im Rahmen der Vorortung der Einzelhandels- und Gastronomieflächen wird darauf hingewiesen, dass auf eine Belebung der Erdgeschosszone der westlichen Baublockseite B3 zu achten ist.

Die Einzelhandelsangebote werden ergänzt durch gehobene Systemgastronomie, Cafés & Restaurants, sodass ein bunter Mix aus Bäckerei-Café, Blumenladen, Design Boutique, Fahrrad Shop, Friseur entsteht und sich zu einem zentralen Ort im Quartier entwickelt, in dem sich Bewohner, Besucher und Arbeitnehmer gerne aufhalten. Ergänzende öffentliche und soziale Einrichtungen, deren Zugänge und Flächen ebenfalls in der Haupteerschließungsebene liegen, ergänzen zusammen mit den Grünflächen den entstehenden lebendigen Quartiersmittelpunkt, welcher sinnvoll mit dem Hauptbahnhof, den Nachbarobjekten und dem Czernyring verknüpft wird.

Neben den genannten Angeboten gibt es auch die Möglichkeit, Synergien mit dem Fernbusangebot am Bahnhof im Gebäude zu binden. Im nördlichen Teil des Plangebietes entsteht auf den öffentlichen Verkehrsflächen ein Fernbushalt (bis zu 5 Bussteige). Diese Lage ist für die Anlage eines künftigen Fernbushaltes besonders geeignet. Der Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe zum wichtigsten Mobilitätsknoten der Stadt und bietet vielfältige fußläufig erreichbare Umsteigemöglichkeiten der Fernverkehre zu allen anderen Verkehrsarten. Ziel ist es, die Gestaltung so zu realisieren, dass eine verkehrliche Einrichtung mit fahrgastorientierten Ausstattungsmerkmalen wie eines Wetterschutzes (z.B. Überdachung) städtebaulich integriert wird. Denkbar ist neben einem Ticketshop, an dem Fernbustickets verkauft werden können, weitere Einrichtungen des Einzelhandels wie z.B. Kiosk, Backshop usw. zu realisieren (Multifunktionszentrum). **Genauere Angaben und Vorgaben zu diesem Fernbushaltepunkt befinden sich derzeit jedoch noch in Abstimmung und werden in der Auslobung gegebenenfalls entsprechend ergänzt oder angepasst.**

Nebenanlagen

Dem Ziel eines hochwertigen Wohn- und Geschäftsgebäudes folgend, sind Standorte für Müll- und Wertstoffbehälter in die Gebäude zu integrieren oder der Sicht aus dem öffentlichen Raum zu entziehen. Ideal ist eine Anordnung nahe dem Abholbereich. Sollten diese für die Müllabfuhr nicht direkt zugänglich sein, sind für den Abholtag Bereiche vorzusehen, die für ein Müllfahrzeug einfach und gut anfahrbar sind.

5 Freiräume

Im Gebiet und auch im Übergang zum öffentlichen Raum werden Freiflächen entstehen, die attraktiv gestaltet werden sollen. Dabei ist insbesondere auf folgende Themen zu achten:

- Gute Durchwegbarkeit des neuen Quartiers (insb. auch in Richtung des Hbfs)
- Lebendige, langlebige und qualitativ hochwertige Freiräume
- Fassung der Freiräume und ausgebildeten Plätze durch die Bebauung
- Vermeidung von Angsträumen
- Begrünung von Dachflächen

Für ein funktionierendes Quartier ist die Anordnung und Einbindung der Nebenanlagen (Müllabstellplätze, oberirdische Fahrradstellplätze etc.) sowie die Abgrenzung zwischen öffentlichen und halböffentlichen Bereichen von elementarer Bedeutung.

Bei der Konzeption der Freiräume sollte auf eine nachhaltige, klimawandelangepasste Gestaltung sowie auf eine - im Rahmen eines urbanen Quartiers möglichen - Teilfunktion als Sekundärlebensraum für siedlungstypische Tierarten („Stadtnatur“) geachtet werden. Dies ist gut mit ästhetischen Zielsetzungen und den Erfordernissen im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität vereinbar.

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel

Als Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sind im Freiraum folgende Stell-schrauben hervorzuheben:

- möglichst hoher Anteil unversiegelter Flächen (Rahmenvorgabe Mindestanteil?) und wann immer möglich Teilversiegelung anstatt Vollversiegelung (Rasengittersteine, großfugige Pflasterungen etc.),
- Auswahl geeigneter Materialien für Wege und Plätze (thermische Eigenschaften, Albedo),
- bestmögliche Ausnutzung unversiegelter Flächen durch Schaffung vielfältiger Vegetationsstrukturen und –Höhen mit einer hohen Rauigkeit (Staudenfluren, Bäume, Sträucher),
- Dach- und Fassadenbegrünungen,
- Verschattung bzw. sommerlicher Wärmeschutz an Aufenthaltsorten (Pflanzung großkroniger Laubbäume wo möglich, bewachsene Pergolen und Zäune, Sonnensegel, etc.),
- Integration von Wasserflächen / Wasserspielen,
- Risiko von Starkregenereignissen einbeziehen, indem eine bewusste Sammlung und Lenkung des oberflächlichen Abflusses bei heftigen Starkregenereignissen von Beginn an konzeptionell mitgedacht wird.

Natur in der Stadt

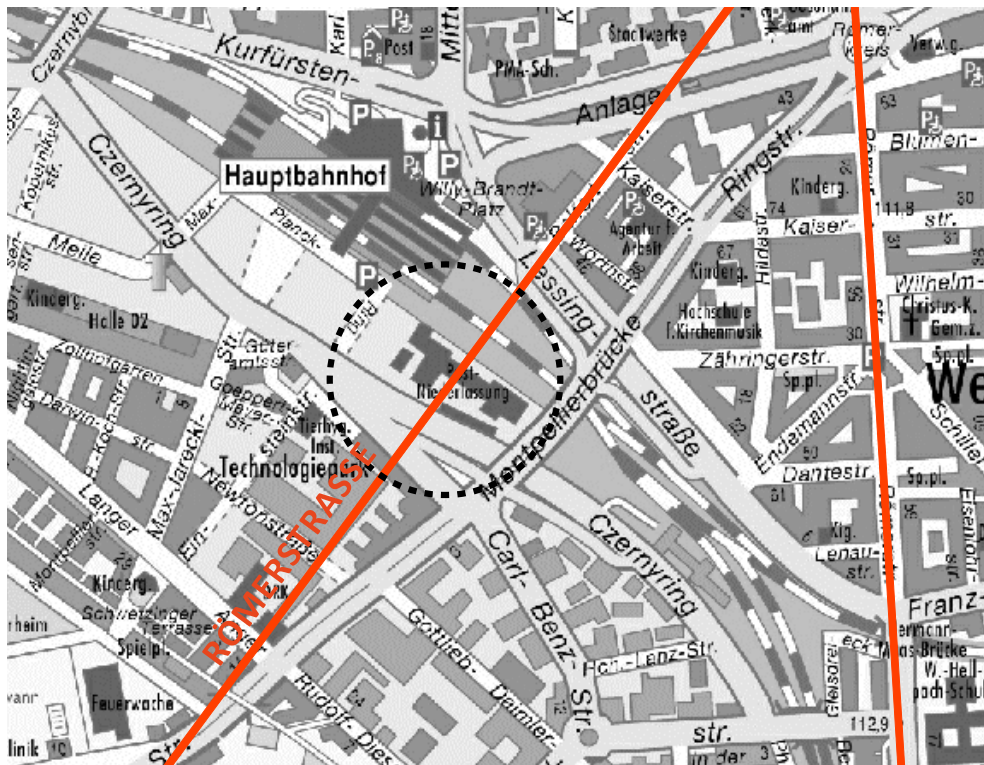
Hinsichtlich seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen bietet das Aufgabefeld Freiraum auch in urbanen Quartieren gewisse Möglichkeiten und Stellschrauben:

- Verwirklichung vielfältiger und damit Hitzestress und Krankheiten gegenüber resilienter Bepflanzungen mit einer vogel- und insektenfreundlichen Artauswahl (einheimische, beerentragende Sträucher, artenreiche Ruderalvegetation, strukturgebende und samenproduzierende Gräser)
- Integration möglichst vielfältiger Strukturen, Oberflächen, Höhen, Elemente (Trockenmauer-Elemente, lebende Zäune durch Waldreben-Berankungen etc.).
- Einbeziehung von Bereichen mit unterschiedlichen Pflegeregimes (Rasenflächen, wiesenähnliche Elemente, Zulassen von Spontanvegetation in Fugen, punktuell kleine „Wildwuchs-Ecken“ etc.)
- Installation einer bedarfsangepassten und insektenfreundlichen Beleuchtung u.v.m.

Im Sinne der menschlichen Gesundheit und unter Beachtung des stark von Lärmimmissionen und Verkehrsbewegungen geprägten Umfelds sollte bei der Freiraumgestaltung auf die Schaffung von „gemütlichen und ruhigen Ecken“ geachtet werden, als Rückzugsorte für die dort wohnende und arbeitende Bevölkerung. Da eine akustische Ruhe u.U. schwierig zu bewerkstelligen ist, sollten insbesondere Wohlfühlorte mit visueller Ruhewirkung bereitgestellt werden.

6 Denkmalschutz

Die durch das Quartier verlaufende alte Römerstraße soll im Entwurf ablesbar sein. Bei einem Verzicht der Integration der Römerstraße in den Entwurf, ist dies von dem Büro textlich zu begründen. Aussagen zum Umgang mit der alten Römerstraße werden bereits in der ersten Stufe des Entwurfs erwartet.



7 Mobilität, Verkehr und Erschließung

Erschließung

Das Plangebiet wird künftig über den Czernyring, den Max-Planck-Ring sowie die neue, noch zu benennende Straße „kleine Bahnrandstraße“ erschlossen. Zufahrten zum Plangebiet für den KFZ-Verkehr können jedoch aufgrund der Erschließungssituation ausschließlich über die „kleine Bahnrandstraße“ stattfinden. Und auch hier ist die Zufahrtssituation aufgrund künftiger Parkplätze für Fernbusse eingeschränkt. Die Grafik auf der rechten Seite zeigt die möglichen Bereiche für die Zufahrten auf.

Wird nach Vorliegen der neuen Verkehrsplanung ergänzt

Zudem sollen folgende Themen rund um die zukünftige Mobilität im Entwurf berücksichtigt werden:

- Schaffung von Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, E-Bikes und Lastenräder
- Flächenreserven für neue Mobilitätsformen vorhalten, z.B. bike-sharing und car-sharing
- Angaben über Freifläche für die Errichtung von Abhol-/Bring-Stationen für Pakete
- Angaben zu Ladezonen für Anlieferung und Entsorgung



Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept der Bahnstadt verfolgt das Ziel eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu bewirken. Dabei ist das verkehrliche Ziel abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfragestruktur von Beschäftigten, Bewohnern, Besuchern und Kunden, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Konkret bedeutet dies:

- Im öffentlichen Raum werden keine Parkstände für Langzeitparken angeboten. Alle hier gelegenen Parkstände werden bewirtschaftet (zeitliche Begrenzung; gebührenpflichtig).
- Langzeitparken bzw. Anwohnerparken findet in der Regel in Garagen/Tiefgaragen statt. Zu- und Ausfahrten für Garagen/Tiefgaragen müssen an Sammel- bzw. Anliegerstraßen liegen. Die Anbindung von Tiefgaragen direkt an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ist aufgrund der Organisation grundsätzlich nicht gewünscht.
- Stellplätze der Bewohner werden zum Teil auf privaten Flächen (überwiegend Tiefgaragen) und auch in öffentlichen Garagen untergebracht. In den Quartiersinnenhöfen darf es keine Stellplätze geben.

Der Stellplatzbedarf der Büros, Gewerbeeinheiten und Wohnungen ist daher über Tiefgaragen zu lösen. Oberirdische Stellplätze sind auf ein Minimum zu reduzieren. Zudem sollen die Stellplätze in angemessener Zahl mit Elektroanschlüssen ausgestattet werden. Teile der Stellplätze sind für Autovermietungen und Carsharing vorzuhalten und deren Verortung in den Plänen darzustellen.

Die Bahnstadt bietet die einmalige Chance das Fahrrad von Beginn an als Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen zu etablieren und so einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Ausreichende, gut nutzbare sowie einige überdachte Fahrradabstellanlagen in den Freiflächen sind in dem Entwurf daher vorzusehen.

Die Stellplatzsatzung sieht hierzu bei Wohneinheiten jeweils 2 Fahrradstellplätze pro Mehrzimmerwohnung vor. Zusätzlich sind Fahrradstellplätze für Besucher und die Gewerbeeinheiten vorzusehen.

Anzahl der PKW-Stellplätze

Im Rahmen der Mehrfachbeauftragung ist von folgendem Stellplatzschlüssel für die jeweiligen Nutzungen auszugehen. Die Werte sind an den Standort am Hauptbahnhof und in Nähe zu den umliegenden ÖPNV-Haltepunkten individuell angepasst.

Nutzung	Anzahl Stellplätze
Gewerbe	
Büro	1 Stpl. je 80 m ² Büronutzfläche
Einzelhandel & Gastro	1 Stpl. je 50 m ² Verkaufsnutzfläche
Wohnen	
Freifinanzierte Wohnungen	1,5 Stellplätze / WE
Gefördertes Wohnen	1,0 Stellplätze / WE
Business Apartments	0,75 Stellplätze / WE

8 Schallschutz

Verkehrslärm

Im Zusammenwirken mit den Schienenverkehrslärmeinwirkungen sind ohne Bebauung innerhalb des Plangebiets Gesamt-Verkehrslärmeinwirkungen von mehr als 65dB(A) am Tag und von deutlich mehr als 60dB(A) in der Nacht zu erwarten. Die Orientierungswerte der DIN18005 Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten von 60dB(A) am Tag und 50dB(A) in der Nacht werden deutlich überschritten.

Zum Schutz vor den Verkehrslärmeinwirkungen sollte für das Plangebiet eine Bauungs- und Nutzungsstruktur entwickelt werden, die den Verkehrslärm an den Rändern des Plangebiets abschirmt und so leisere geschützte Innenbereiche schafft. Stöempfindliche Nutzungen und Räume sollten möglichst zu diesen Innenbereichen orientiert werden.

9 Klimaschutz und Energie

Zur Eingrenzung der CO₂-Emissionen und des Energiebedarfs sind im Entwurf folgende Maßnahmen vorzusehen:

- Erneuerbare Energien / Photovoltaik,
- Passivhausstandard,
- Sommerlicher Wärmeschutz und
- Graue Energie

Die Darstellung der verpflichtenden Nutzung von Dachflächen zur Erzeugung Erneuerbarer Energien ist Bestandteil der Aufgabe. Des Weiteren ist auch die Nutzung von Fassadenflächen für Photovoltaikanlagen möglich und als zukunftsweisende Nutzung von Gebäudeflächen denkbar.

10 Entwässerung

Um eine funktionierende und auf gesetzlichen Vorgaben aufgebaute Niederschlagswasserbewirtschaftung der Bahnstadt garantieren zu könne, wurde auf Ebene der Rahmenplanung ein Entwässerungskonzept erstellt. Dieses sieht vor, dass 50 % des anfallenden Niederschlagswassers auf den Grundstücken zurückzuhalten ist.

Eine Aussage darüber, wie diese Vorgabe im Konzept eingehalten werden soll, ist im Erläuterungsbericht zu treffen. Das Ziel ist eine größtmögliche Rückhaltung von Niederschlagswasser auf den Dachflächen (Retentionsdächer).

Zudem können Retentionsflächen z.B in Höfen oder in Form von Tiefgaragenbegrünungen vorgesehen werden.

Bei der Anordnung von Geländestrukturen sollte die Starkregenthematik von Beginn an mitgedacht werden und Synergieeffekte zur Regenwasserbewirtschaftung und Entwässerung genutzt werden.

11 Energieversorgung

Über das Plangelände verläuft eine Versorgungstrasse der Wärmeleitung. Diese kommt aus östlicher Richtung unterhalb der Bahngleise und quert das Gelände in westliche Richtung über den Czernyring hinaus. In diesem Trassenverlauf sind u.a. Schachbauwerke auf dem Plangelände vorhanden, über die auch die Versorgung der eigentlichen Bebauung erfolgt.

Die Fernwärmleitung muss für das spätere Bauvorhaben verlegt werden. Unklar ist inwieweit diese Ost-West-FW-Trasse in Teilen den Czernyring mit Wärme versorgt. Sofern dies der Fall ist, muss der Betrieb dauerhaft gewährleistet werden, bis die Umlegung dieser in die neuen Erschließungsstraßen abgeschlossen ist.

Die Anschlussmöglichkeit des Gebietes ist noch mit den Ämtern zu prüfen.

Je nach Energiekonzept, kann auch eine Versorgung mit „Fernkälte“ angedacht werden.

12 Wirtschaftlichkeit

Bei der Entwicklung der Lösung ist das Gebot der kostenmäßigen Verhältnismäßigkeit zu beachten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen ein überzeugendes Kostenutzenverhältnis aufweisen.

Der Auslober beabsichtigt die Immobilien im eigenen Bestand zu halten. Es ist jedoch möglich, dass sich der Auslober je nach Marktgeschehen dazu entschließt, Objekte zu veräußern.

Der Teilnehmer hat bei seinem Entwurf darauf zu achten, dass marktübliche Einheiten entstehen, die separat erschließbar, teilbar und zum Teil realteilbar sind und als Einzelblöcke über einen vermarktbaren Nutzungsmix verfügen. Fassadenflächen, Rauminhalte, Anzahl der Erschließungskerne müssen in einem wirtschaftlichen Verhältnis stehen. Die Gebäudekubatur muss sich an wirtschaftlichen Maßstäben orientieren.

13 Flächenberechnungen

Zusätzlich zu den Plänen soll eine qualifizierte Flächenberechnung angefertigt werden. Berechnungen zu städtebaulichen Kennzahlen (GRZ/GFZ) sowie Werte zu BGF R (gem. DIN 277), BRI, Nutzfläche Gewerbe, Wohnfläche, Anzahl Wohneinheiten, Anzahl Stellplätze etc. sind anhand des Formblatts nachzuweisen und aufzuschlüsseln. Die Vorlage mit den anzugebenden Werten wird den teilnehmenden Büros in der **Anlage X** zur Verfügung gestellt.

Der Auslober legt besonderen Wert auf die sorgfältige Erarbeitung und die Nachvollziehbarkeit der Flächenberechnung. Die Qualität der Flächenberechnung ist bewertungsrelevant. Die jeweiligen Flächen sind auf Übersichtblättern anliegend zur Flächenberechnung farblich markiert darzustellen.

Auslober

Lorac Investment Management S.à r.l.
handelnd im eigenen Namen für Rechnung
des Loonie Fund 9 FCP Luxembourg
L-1282 Luxembourg,
Rue Hildegard von Bingen 2

Beraten durch OFFICEFIRST Real Estate GmbH



Verfahrensbetreuung

planquadrat
Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Architekten und Stadtplaner
BDA / DASL / dwb
Platz der Deutschen Einheit 21
D-64293 Darmstadt

