

Stadt der Zukunft
Heidelberg



**Modell
Räumliche
Ordnung**

Stadt der Zukunft

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Heidelberg
Amt für Stadtentwicklung
und Statistik
Stadtplanungsamt
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Bearbeitung des Gutachtens zum Modell Räumliche Planung:

Büro Conradi, Braum & Bockhorst
Stadtplaner und Architekten, Berlin
Prof. Michael Braum
Matthias Bockhorst
Sabine Dollinger
Eva Reutter

Beschluss des Gemeinderates:

DS 363/1999 am 28.07.1999

Gestaltung und Produktion:

zet. Die Agentur, Heidelberg

Heidelberg, im März 2000

Vorwort

Wie wird Heidelberg in Zukunft aussehen? Was wird sich ändern, was wird bleiben?

Der vorliegende Band dokumentiert eine der wichtigsten Entscheidungen, die der Gemeinderat in den letzten Jahren getroffen hat. Das sogenannte Modell Räumliche Ordnung (MRO), das mit großer Mehrheit im Juli 1999 verabschiedet wurde, zeigt uns, wie sich Heidelberg künftig räumlich entwickeln soll. Aus dem Plan lässt sich ablesen, wo künftig neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, welche Zentren und Achsen gestärkt und welche Grün- und Freiflächen freibleiben sollen. Dem Beschluss vorangegangen war ein intensiver Beratungsprozess mit öffentlicher Beteiligung, der gesondert dokumentiert wurde.

Das Modell Räumliche Ordnung trifft die räumliche Vorsorge für die im Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 geforderten Infrastrukturverbesserungen, die von der Idee einer nachhaltigen Entwicklung geprägt sind, d. h. für 9–10.000 Wohnungen ebenso wie für ausreichende Gewerbeflächen, um die Zahl von 94.000 Arbeitsplätzen zu halten. Mit der einmütigen Prioritätensetzung zugunsten der Innenentwicklung und der Konzentration auf Entwicklungsachsen, werden Heidelbergs wichtigste Freiflächen gesichert. Damit werden die Zielaussagen des Stadtentwicklungsplans räumlich konkretisiert.

Das ermittelte Flächenentwicklungspotential umfasst einschließlich der Sondergebiete insgesamt 413 ha, darunter sind rund 230 ha gewerblichen Nutzungen und 160 ha dem Wohnen vorbehalten.

Das MRO bildet zugleich den Beitrag Heidelbergs für den neuen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim mit einem Zeithorizont bis 2015. Andere Fachplanungen haben sich an ihm zu orientieren.

Mit dem Modell Räumliche Ordnung ziehen wir einen vorläufigen Schlusstrich unter einen langen Beratungsprozess, der 1994 mit dem Auftrag für einen Stadtentwicklungsplan begann. Vorläufig deshalb, weil Entwicklungsplanung ein Prozess ist und weil die Debatte im Rahmen des Flächennutzungsplans durch den Nachbarschaftsverband und von uns bei den konkreten Bebauungsplänen wieder fortgeführt wird, denn die Zustimmung zum MRO bedeutet nicht, dass alle aufgeführten Flächen auch wirklich bebaut werden müssen. Das wird davon abhängig sein, wie sich der abgeschätzte Bedarf an neuen Wohnungen, Arbeitsplätzen und zentralen Einrichtungen in der Zukunft tatsächlich entwickeln wird. Die Verwaltung und der Gemeinderat werden wie bisher in einem öffentlichen Abwägungsprozess die Vor- und Nachteile einer Veränderung zum entsprechenden Zeitpunkt diskutieren. Ein erster Schritt dazu ist das Gewerbeflächenentwicklungskonzept.

Bei der Verabschiedung des MRO bekräftigte der Gemeinderat nochmals, dass er die Umnutzung und Nachverdichtung von Flächen im innerstädtischen Bereich vor der Bebauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen im Außenbereich vorzieht. Je besser uns dies gelingt, um so nachhaltiger ist unsere Stadtentwicklung. Rund 60% der vorgesehenen Wohn- und Gewerbeflächen liegen dem MRO nach im schon bebauten Bereich.

Wir verstehen diese Veröffentlichung, die auch auf einer CD-ROM und im Internet vorgesehen ist, als weiteren Beitrag, um mit den Bürgerinnen und Bürgern und der Wirtschaft über die Zukunft Heidelbergs im Dialog zu bleiben. Bei kaum einem Thema ist dies so wichtig, wie bei der künftigen Flächennutzung unserer Stadt.



Beate Weber
Oberbürgermeisterin



Prof. Dr. Joachim B. Schultis
Erster Bürgermeister

Einleitung

Weshalb ein Modell Räumliche Ordnung?

Vor gut drei Jahren wurde der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP) beschlossen. Er legt mit den Leitlinien und Zielen den qualitativen und quantitativen Rahmen der Stadtentwicklung Heidelbergs verbal fest.

Mit dem STEP hat sich die Stadt verpflichtet, „eine gleichermaßen sozial verantwortliche, umweltverträgliche und wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung“ anzustreben. Es gilt, die Arbeitsplätze zu sichern, die Standortvorteile als Wissenschaftsstadt auszubauen, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und den sozialen Ausgleich herzustellen. Die natürlichen Lebensgrundlagen sollen geschützt und wichtige Freiflächen erhalten und entwickelt werden. Das ist keine leichte Aufgabe, wenn man an die unterschiedlichen Anforderungen denkt, die an ein und dieselbe begrenzte Fläche gestellt werden.

Das Bekenntnis zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung soll gemäß den Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes auch die künftige Siedlungsentwicklung Heidelbergs bestimmen. So müssen diese Leitziele auch räumlich konkretisiert werden: Erst dann ist erkennbar, ob die Stadt eine Flächenvorsorge und -nutzung betreibt, die den Vorgaben des STEP entspricht.

Diese Aufgabe übernimmt das vorliegende Modell Räumliche Ordnung (MRO). Es zeigt Heidelbergs Weg, die Entwicklungsansprüche und den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen zu vereinen.

Die Einordnung des MRO in die gesamtstädtische räumliche Planung

Dem Modell liegt die Leitidee aus dem STEP zugrunde, mit Bauland sorgsam umzugehen und vor allem Innenentwicklungspotentiale zu aktivieren. Um den weiteren Landschaftsverbrauch zu vermindern, sollen vorrangig nicht mehr oder untergenutzte Flächen, die günstig liegen, in Anspruch genommen werden.

Das MRO zeigt, wo neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, welche Versorgungszentren gestärkt, welche Flächen frei bleiben und welche räumlichen Achsen betont werden sollen. So lassen sich die Prioritäten in der künftigen räumlichen Entwicklung Heidelbergs erkennen. Mit der Beschlussfassung des MRO am 28. Juli 1999 hat der Gemeinderat seinen politischen Willen zum Ausdruck gebracht, dass er diese und keine andere Siedlungsentwicklung verfolgen will. Alle anderen Fachplanungen haben sich daran zu orientieren.

Stadtverwaltung und Gemeinderat haben sich die Entscheidung über Heidelbergs künftige räumliche Entwicklung nicht leicht gemacht, die ja – insbesondere bei den Erweiterungsflächen – mit erheblichen Konflikten verbunden ist. Vorangegangen war ein jahrelanger Beratungsprozess und mehrere Gutachten, mit denen eine solide konzeptionelle Entscheidungsgrundlage erarbeitet wurde, die in dieser Qualität nur wenige Städte nutzen können.

In der kommunalpolitischen Praxis hatte sich gezeigt, dass die gesetzlich vorgeschriebene Bauleitplanung mit dem Flächennutzungsplan und

dem Bebauungsplan nicht ausreichen, um den gesetzlichen Auftrag zu erfüllen, eine geordnete städtebauliche Entwicklung, eine menschenwürdige Umwelt und den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zu gewährleisten. Daher wurde in den letzten Jahren in Heidelberg ein mehrschichtiges, hierarchisch abgestuftes ergänzendes Planungsinstrumentarium entwickelt. Damit sollen:

- abgestimmte Vorgaben für die Bauleitplanung sowie die kommunalen Fachplanungen
- bessere und umfassendere Beurteilungsgrundlagen
- eine bessere Vernetzung verschiedener Fachplanungen
- differenzierte Grundlagen zur Abwägung von Zielkonflikten

sichergestellt werden.

Die einzelnen Planungen sind sowohl methodisch wie inhaltlich durch Rückkoppelungsprozesse eng miteinander verzahnt. So liefern die Pläne auf der oberen Ebene, wie das Modell Räumliche Ordnung zum einen Vorgaben für Planungen auf den darunter angesiedelten Ebenen. Zum anderen stellen sie Arbeitsergebnisse der unteren Ebene in generalisierter Form dar, bauen also auf diesen auf. (Vgl. Kapitel 2)

So vereint das Modell Räumliche Ordnung Ergebnisse aus dem Siedlungsstrukturkonzept (1998), dem Freiflächenstrukturkonzept (1998) und dem Umweltplan (1998) sowie dem Verkehrsentwicklungsplan (1994) in einem Gesamtkonzept. Es ist sämtlichen Fachplänen übergeordnet.

Nachgeordnete Fachpläne

Das Siedlungsstrukturkonzept (SSK) legt die städtebauliche Ordnung des bebauten Bereiches insbesondere durch einen Orientierungsrahmen für die baulichen Dichten und Höhen fest. Es besteht aus dem Baudichteplan und dem Städtebaulichen Leitplan. Das SSK wird durch das Freiflächenstrukturkonzept (FSK), das sich vor allem mit dem Landschaftsbild, der Biotopausstattung sowie dem Erholungswert der Landschaft und innerstädtischen Grünflächen befasst, ergänzt. In beide genannten Konzepte flossen die fachlichen Beurteilungen des Umweltplanes (UP) ein. Er betrachtet die Umweltmedien Luft/Klima, Boden und Wasser. Freiflächenstrukturkonzept und Umweltplan ergänzen sich nicht nur thematisch, es gab auch Datentransfer: Ergebnisse des einen haben im jeweils anderen Plan Eingang gefunden. Jedes dieser Gutachten hat seine eigene Bedeutung im Rahmen der Heidelberger Planungssystematik und ist gesondert dokumentiert (siehe Hinweise am Schluss).

Nicht alle Ergebnisse und Vorschläge aus diesen Gutachten konnten der Übersichtlichkeit halber im MRO dargestellt werden, viele gingen nur stark vereinfacht ein und machen sich vor allem bei der Abwägung von strittigen Flächen fest, wie sie der sogenannte „Ampelplan“ verdeutlicht, der im Anhang abgebildet ist.

Sektorale Erläuterungspläne

Wesentlicher Bestandteil der vorliegenden Veröffentlichung sind die sektoralen Erläuterungspläne, die ebenfalls im MRO zusammengefasst werden. Es sind dies der Erläuterungsplan „Regionale Einbindung“, „Flächennutzung Bestand“, „Zentren“, „Wohnen“, „Arbeitsstätten“, „Infrastruktur“, „ÖPNV“ und „Motorisierter Individualverkehr“. Diese Einzelpläne, die auch textlich erläutert werden, stellen erstmals für das ganze Stadtgebiet Bestand und Planung der wichtigsten Daseinsgrundfunktionen einer Stadt dar. Wichtige Aussagen der Stadtteilrahmenpläne und des Stadtentwicklungsplans wurden kartographisch aufgearbeitet und sind mit einem Blick ablesbar.

Der Beratungsprozess

Bevor der Gemeinderat seine abschließende Entscheidung fällte, wurde die Öffentlichkeit beteiligt. Die Stadtverwaltung hatte das MRO im Stadtblatt zur Diskussion gestellt. Auf zwei öffentlichen Veranstaltungen hat der Gutachter, Herr Prof. Braum, die Planungen vorgestellt. Bei der ersten Veranstaltung waren die Bezirksbeiräte aus der ganzen Stadt eingeladen worden, bei der zweiten die Träger öffentlicher Belange und die Institutionen, die auch zu einer Stellungnahme zum Stadtentwicklungsplan aufgefordert worden waren. Es dürfte nur wenige Städte in der BRD geben, die alle Haushalte und Interessierte informierten und zur Beteiligung an dem Planungsprozess aufgefordert haben. Wer hierüber mehr erfahren möchte und wissen will, wie der anschließende Beratungsprozess im Gemeinderat verlief, sei auf die gesonderte Veröffentlichung hierzu verwiesen.

Unterschiedliche Auffassungen bei den abschließenden Beratungen gab es in der Einschätzung der Verfügbarkeit der vorgeschlagenen Flächen. Auch wenn sich der Gemeinderat darüber einig war, vorrangig innerstädtische Flächen wieder- bzw. umzunutzen, so führten die Bedenken hinsichtlich der gewünschten Verfügbarkeit bis 2015 zu Zweifeln. Dies hatte zur Folge, dass der Gemeinderat entschied, das Gebiet Marienhof zusätzlich zum Verwaltungsvorschlag aufzunehmen. Ebenfalls abweichend zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung wurde das Gelände westlich und östlich des Kirchheimer Weges zum Mischgebiet erklärt. Verwaltung und Gutachter hatten hier überwiegend eine Wohnnutzung vorgesehen.

Was bedeutet das MRO in der Flächenbilanz?

Für Heidelbergs zukünftige Entwicklung sind vor allem die Maßnahmebereiche interessant, denn sie zeigen die Gebiete, in denen zukünftig schwerpunktmäßig neue Wohnquartiere und Gewerbeflächen entwickelt werden können. Entsprechend den Vorgaben des STEP stehen Entwicklungen im Bestand durch intensivere oder neue Nutzungen im Vordergrund. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang vor allem die Bahninsel. Weitere Schwerpunkte bilden die Stadtteile Kirchheim mit dem Wohn- und Gewerbegebiet westlich und östlich des Kirchheimer Weges, Im Bieth und den Flächen um das Patrick-Henry-Village, die ausschließlich für Verlagerungen amerikanischer Nutzungen aus der Innenstadt vorgesehen sind sowie der Stadtteil Wieblingen. Hier liegen das künftige Wohngebiet Schollengewann, die bekannte Gewerbefläche Wieblingen-Nord sowie die gewerblichen Erweiterungsflächen Holzapfelbaum, Wolfsgärten und Marienhof. Eingriffe in das Handschuhsheimer Feld sind nur zu Sondernutzungszwecken vorgesehen, d. h. zum einen für den Technologiepark, zum anderen für den Botanischen Garten. Im Vergleich zum alten Flächennutzungsplan wurde der Bereich südlich der Eppelheimer Straße im östlichen Pfaffengrund deutlich reduziert und soll erst im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahninsel in Angriff genommen werden. Nicht alle genannten Flächen sind Neuvorschläge, viele sind bereits in der Diskussion, einige bereits in der Planung.

Entwicklungsmöglichkeiten bestehen einschließlich Sondergebieten somit auf insgesamt 413 ha Fläche. Dabei sind die für Verlagerungen amerikanischer Einrichtungen vorgesehenen Flächen einbezogen. Auf den rund 160 ha ermittelten Wohnflächen im Bestand und am Stadtrand lassen sich etwa 9.400 bis 10.150 Wohnungen erstellen. Damit können sowohl die Vorgaben des STEPs als auch des Wohnungsentwicklungsprogramms voll erfüllt werden.

Die Gewerbeflächenpotentiale im Bestand und als Erweiterungsflächen belaufen sich auf rund 230 ha. Über die tatsächliche Verfügbarkeit der Flächen im Bestand kann das MRO keine Aussagen machen. Der Rest von 23 ha ist Sondernutzungen vorbehalten, darunter zum Beispiel 14,1 ha für den Botanischen Garten.

Von den ermittelten Wohn- und Gewerbeflächen liegen etwa 60 % im Bestand, d.h. im Innenbereich. Diese rund 230 ha sind für eine ökologische Stadtentwicklung außerordentlich wichtig. Gleichzeitig spiegelt das Modell auch soziale Verantwortung gegenüber denjenigen, die hier wohnen bzw. Arbeit anbieten oder nachfragen, wider, denn es sind genügend Entwicklungsmöglichkeiten erkennbar.

Wie geht es weiter?

Das MRO bildet für Heidelberg die Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim, der bis 2015 gelten soll. Die mit dem Beschluss zum MRO festgelegten Entwicklungsvorstellungen wurden dem Nachbarschaftsverband zwischenzeitlich weitergeleitet.

Erst der im Verbund mit den Nachbargemeinden verabschiedete Flächennutzungsplan bietet die sichere Grundlage zur Aufstellung von neuen Bebauungsplänen. Diese werden zum gegebenen Zeitpunkt in den Bezirksbeiräten und dem Gemeinderat behandelt. Nicht für jede vorgeschlagene Fläche wird bis zum Jahr 2015 ein Bebauungsplan entwickelt werden, aber kein B-Plan kann ohne eine Abstimmung mit der Flächennutzungsplanung des Nachbarschaftsverbandes aufgestellt werden. Ob es tatsächlich zur Überplanung einer Fläche kommt, wird der tatsächliche Bedarf an Wohnungen und Gewerbeflächen in Zukunft zeigen, der immer wieder neu überprüft werden muss. Vorrangig gilt es im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung Flächen im Bestand zu mobilisieren.

Was die gewerblichen Flächen betrifft, soll ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept- analog dem Wohnungsentwicklungsprogramm Aussagen darüber enthalten, in welchem Zeitraum (kurz-, mittel- bzw. langfristig) wieviel Flächen (quantitativer Aspekt) für welche Arten von Gewerbe und Industrie (qualitativer Aspekt) verfügbar gemacht werden müssen, um ansässigen und ansiedlungswilligen Unternehmen adäquate Entwicklungsmöglichkeiten am Standort Heidelberg bieten zu können. Es stellt ein Rahmenkonzept für das Verfügbarmachen der benötigten Flächen dar.

Um das Schlüsselprojekt Bahninsel mit rund 90 ha, über das bei allen Fraktionen hinweg Konsens bestand, voranzutreiben, wurde zwischenzeitlich eine Projektgruppe eingerichtet. In diesem Areal werden vorge nutzte, inzwischen zum großen Teil brachliegende Flächen beansprucht und damit der Naturhaushalt geschont. Ein Stadtteil der kurzen Wege mit gemischt genutzten Quartieren in zentraler Lage sowie eine hervorragende Anbindung an das ÖPNV-Netz sind hier möglich und machen das Gebiet zum Wohnen und Arbeiten attraktiv.

Die Projektgruppe unter Leitung von Herrn Erstem Bürgermeister Prof. Dr. Schultis wird das Vorgehen zwischen Bundesbahn und Stadtverwaltung abstimmen. In ämterübergreifenden Arbeitsgruppen befasst sie sich mit städtebaulichen, verkehrlichen und allgemeinen Umsetzungs- und Finanzierungsfragen. Dieses Schlüsselprojekt ist eine der schwierigsten, aber auch reizvollsten Aufgaben für die Stadtverwaltung und soll in einem breiten Dialog mit der Bevölkerung vorangetrieben werden.

Vorwort	I
Einleitung	III
Inhalt	VII
1. Vorbemerkung	1
2. Modell der gesamtstädtischen räumlichen Planung	2
3. Das „Modell Räumliche Ordnung“	2
3.1 Aufgabe des „Modells Räumliche Ordnung“	4
3.2 Inhalte des „Modells Räumliche Ordnung“	5
3.2.1 Siedlungsstruktur	5
3.2.2 Zentrenstruktur	6
3.2.3 Landschaftsstruktur	6
3.2.4 Verkehrsnetz	7
3.2.5 Maßnahmenbereiche	7
4. Sektorale Beipläne	11
4.1 Erläuterungsplan Regionale Einbindung	11
4.2 Erläuterungsplan Flächennutzung Bestand	15
4.3 Erläuterungsplan Zentren	19
4.3.1 Ausgangslage	19
4.3.2 Leitsätze	19
4.3.3 Planung	20
4.4 Erläuterungsplan Wohnen	25
4.4.1 Ausgangslage	25
4.4.2 Leitsätze	25
4.4.3 Planungen	26
4.4.3.1 Bestandsentwicklungspotentiale „Wohnen“	26
4.4.3.2 Stadtumbaupotentiale „Wohnen“	27
4.4.3.3 Stadtumbaupotentiale „Wohnen und Arbeiten“	28
4.4.3.4 Stadterweiterungspotentiale „Wohnen“	29
4.4.3.5 Zusammenfassung	31
4.5 Erläuterungsplan Arbeitsstätten	35
4.5.1 Ausgangslage	35
4.5.2 Leitsätze	35
4.5.3 Planungen	36
4.5.3.1 Bestandsentwicklungspotentiale „Arbeiten“	37
4.5.3.2 Stadtumbaupotentiale „Arbeiten“	37
4.5.3.3 Stadtumbaupotentiale „Wohnen und Arbeiten“	37
4.5.3.4 Stadterweiterungspotentiale „Arbeiten“	38
4.6 Erläuterungsplan Infrastruktur	41
4.6.1 Ausgangslage	41
4.6.2 Planungen	41
4.7 Erläuterungspläne ÖPNV/Individualverkehr	45
4.7.1 Ausgangslage	45
4.7.2 Leitsätze	45
4.7.3 Planungen	46
4.7.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr	46
4.7.3.2 Schiffspendelverkehr	48
4.7.3.3 Motorisierter Individualverkehr	48
4.7.3.4 Radverkehr	49
4.7.3.5 Fußgängerverkehr	49
5. Anhang	53
5.1 Literaturnachweis	
5.2 Bewertung ausgewählter Baulandpotentiale – Der „Ampelplan“	55
5.3 Das beschlossene „Modell Räumliche Ordnung“ in Zahlen	57

1. Vorbemerkung

Die Standortgunst Heidelbergs – verbunden mit dem positiven Image der Stadt als Wohn- und Arbeitsort – führt trotz vergleichsweise hoher Bodenpreise zu einer ungebrochenen Baulandnachfrage. In den vergangenen Jahren hat sich in Heidelberg parallel zu der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eine Diskussion über eine angemessene städtebauliche Verdichtung von untergenutzten Flächen (Stadtumbauflächen), die Aktivierung von Bestandsentwicklungspotentialen und die Ausweisung neuer Baulandpotentiale auf bisher unbebauten Flächen (Stadterweiterungsflächen) entwickelt. Den Zielvorgaben des neuen Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010 entsprechend gilt es, eine möglichst ressourcenschonende, sozialverträgliche und für den Wirtschaftsstandort Heidelberg förderliche Entwicklung zu sichern.

Als Folge dieser Diskussion beschloss der Gemeinderat 1995, ein **Siedlungsstrukturkonzept** für die Gesamtstadt zu erarbeiten, das die städtebauliche Ordnung innerhalb der überwiegend besiedelten Flächen insbesondere durch die Festlegung eines Orientierungsrahmens für die baulichen Dichten sichern sollte. Das Siedlungsstrukturkonzept wird durch das **Freiflächenstrukturkonzept** ergänzt. In die Bearbeitung des Siedlungsstrukturkonzeptes und des Freiflächenstrukturkonzeptes flossen die fachlichen Beurteilungen des **Umweltplanes** ein. Der Umweltplan ergänzt das Freiflächenstrukturkonzept, das sich primär mit dem Landschaftsbild, der Biotop- ausstattung sowie dem Erholungswert der Landschaft und innerstädtischen Grünstrukturen befasst durch die Betrachtung der Umweltmedien Luft/Klima, Boden und Wasser.

Die Ergebnisse der oben genannten „Planschichten“ werden in dem **„Modell Räumliche Ordnung“** zusammengefasst. Es stellt die oberste planerische Hierarchieebene dar und konkretisiert die räumlichen Zielvorgaben des Stadtentwicklungsplanes Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele.¹

Es ist angestrebt, das gesamte **Planwerk** als Grundlage für die anstehende Neubearbeitung des Flächennutzungsplanes zu nutzen.

¹ Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, Heidelberg, Juli 1997

2. Modell der gesamtstädtischen räumlichen Planung

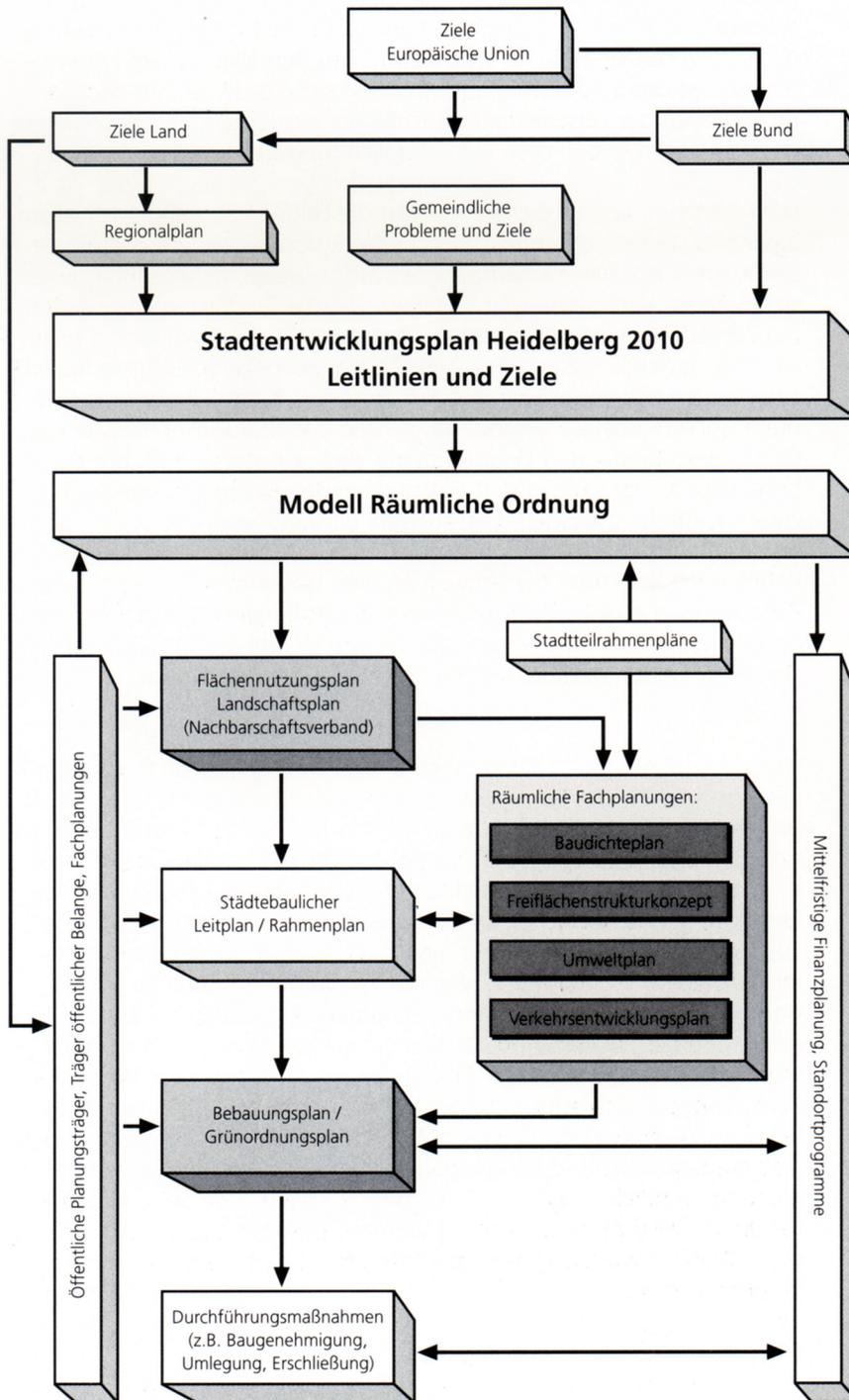
Das Modell der gesamtstädtischen räumlichen Planung ergänzt in Heidelberg als informelle Planungsschicht die im Baugesetzbuch vorgegebenen Instrumente der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung.

Mit dem **Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010** wurden Leitlinien und Ziele zur Stadtentwicklung vom Gemeinderat beschlossen. Dieses verbale Zielkonzept formuliert den qualitativen und quantitativen Rahmen der Stadtentwicklung. Seine räumliche Umsetzung erfolgt im Plan „Modell Räumliche Ordnung“.

Im „**Modell Räumliche Ordnung**“ (MRO) werden sowohl die künftig beabsichtigte räumliche Entwicklung innerhalb des Stadtgebietes als auch die angestrebte funktionale Gliederung des Stadtraumes beschrieben. Die Ausweisung von Entwicklungskorridoren, Schwerpunkträumen und der Zentrenhierarchie verdeutlicht die Prioritätensetzung in der räumlich-strukturellen Entwicklung. Mit dem MRO ist die Absicht verbunden, Ergebnisse des **Siedlungsstrukturkonzeptes** (1998), des **Verkehrsentwicklungsplanes** (1994), des **Freiflächenstrukturkonzeptes** (1998) und des **Umweltplanes** (1998) in ein Gesamtkonzept zu integrieren und Zielkonflikte auszuräumen.

Für den Flächennutzungsplan sowie für die weiteren Fachplanungen auf Gemeindeebene drückt es den politischen Willen der Stadt Heidelberg aus, die dort aufgezeigte Entwicklungsrichtung zu verfolgen.

Systematisierung der Planungshierarchien



Entwurf: J. B. Schultis

Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik

3. Das „Modell Räumliche Ordnung“

3.1 Aufgabe des „Modells Räumliche Ordnung“

Das „Modell Räumliche Ordnung“ konkretisiert das verbale Zielkonzept des Stadtentwicklungsplanes 2010 räumlich. Es gibt auf der gesamtstädtischen Maßstabsebene Nutzungsverteilungen und Entwicklungstendenzen vor und ist als Vorstudie und Korrektiv für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Aus den allgemeinen Entwicklungszielen des Stadtentwicklungsplanes und aus den sektoralen Zielprojektionen der verschiedenen Fachämter werden Ordnungsvorstellungen entwickelt und in dem Plan räumlich umgesetzt.

Dem Planwerk liegt in diesem Kontext die Leitidee zugrunde, vor allem Innenentwicklungspotentiale zu aktivieren. Von besonderem Interesse sind dabei die Räume innerhalb des Stadtgebietes, die absehbar einer strukturellen Veränderung unterliegen. Um die Tendenzen einer weiteren Zersiedelung des Umlandes zu vermindern, werden vorrangig brachliegende, gleichsam durch eine hohe Lagegunst gekennzeichnete Räume einer neuen Nutzung zugeführt. Für diese im „Modell Räumliche Ordnung“ beschriebenen Veränderungs- und Erweiterungspotentiale werden Entwicklungs- und Handlungsspielräume unterschiedlicher Ausprägung definiert, die in den entsprechenden Maßnahmenbereichen zusammengefasst werden. Die Auswahl der Maßnahmenbereiche orientiert sich aufgrund der knapper werdenden Ressourcen sowie der zunehmenden Belastung der Umwelt an dem stadtentwicklungspolitischen Ziel, der Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung den Vorrang einzuräumen. Die nach innen gerichtete Entwicklung darf dabei die vorhandenen städtebaulichen und freiräumlichen Strukturen nicht zerstören.

Eine besondere Bedeutung erhalten in diesem Zusammenhang die Maßnahmenbereiche der Bahninsel sowie in Verbindung damit der Bereich südlich der Eppelheimer Straße. In mehrfacher Hinsicht kristallisieren sie sich als stadtentwicklungspolitische Schlüsselprojekte heraus. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung besteht hier die Möglichkeit, vor- und untergenutzte Flächen zu aktivieren und damit den Naturhaushalt zu schonen. Sie bieten darüber hinaus die Chance stadttechnisch bereits erbrachte Vorleistungen, wie u.a. die vergleichsweise gute ÖPNV-Anbindung zu nutzen. Aufgrund des räumlichen Zusammenhanges und der Größe der Flächen sind darüber hinaus die Voraussetzungen geschaffen, gemischt genutzte Stadtquartiere zu entwickeln, die neben dem Wohnen auch Arbeitsstätten dienen. Auch der Gemeinderat bekräftigte in seinem Beschluss am 28.07.99, dass „die Entwicklung der Gebiete Bahninsel und Rangierbahnhof vorrangig zu betreiben und planungsrechtlich zu erfassen“ ist. Hierbei sollen auch Sonderflächen für die Universität berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind „Flächen für die Abwicklung eines zukünftigen Schienengüterverkehrs“ zu berücksichtigen.²

² Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Stadtplanungsamt (Hg.): Der Beratungsprozess zum Modell Räumliche Ordnung, Ergebnisprotokoll S. 11, Heidelberg, Dezember 1999

3.2 Inhalte des „Modells Räumliche Ordnung“

Das „Modell Räumliche Ordnung“ enthält neben flächenhaften Empfehlungen zur Nutzung der Siedlungsstruktur Hinweise zur Entwicklung der Zentrenstruktur.

In Ergänzung zum Zentrenkonzept werden Entwicklungskorridore unterschiedlicher Intensität empfohlen. Hier sind neben kerngebietsstypischen Nutzungen höhere Dichten als in den angrenzenden Gebieten vorstellbar.

Das innerörtliche Hauptverkehrsstraßennetz auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes³ wird generalisiert dargestellt. Ergänzend dazu werden die Bundesautobahnen nachrichtlich übernommen.

Bezüglich der Landschaftsstruktur wird unterschieden zwischen überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen, waldgeprägten Flächen und sonstigen Grün- und Freiflächen. Diese Darstellung ist eine Generalisierung der im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzeptes vorgelegten Konzepte der landschaftsräumlichen Typologien⁴.

Im weiteren sind auf der Grundlage der Arbeiten des Siedlungsstrukturkonzeptes⁵ Empfehlungen zu den wesentlichen stadtentwicklungspolitisch bedeutenden Maßnahmenräumen im Plan enthalten. Die Bewertungen des Umweltplanes⁶ fließen in der Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmenräume in das „Modell Räumliche Ordnung“ ein.

Das „Modell Räumliche Ordnung“ fasst folgende sektoralen Erläuterungspläne zusammen:

- Erläuterungsplan 1 „Regionale Einbindung“,
- Erläuterungsplan 2 „Flächennutzung Bestand“,
- Erläuterungsplan 3 „Zentren“,
- Erläuterungsplan 4 „Wohnen“,
- Erläuterungsplan 5 „Arbeitsstätten“,
- Erläuterungsplan 6 „Infrastruktur“,
- Erläuterungsplan 7 „ÖPNV“ und
- Erläuterungsplan 8 „Individualverkehr“.

³Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994, Heidelberg 1994

3.2.1 Siedlungsstruktur

In Orientierung an den Kategorien der Flächennutzungsplanung wird im „Modell Räumliche Ordnung“ bezüglich der Siedlungsstruktur unterschieden zwischen:

- Wohngebieten (einschließlich Sondernutzung Wohnen),
- Mischgebieten,
- Gewerblichen Flächen,
- Standorten großflächigen Einzelhandels,
- Gemeinbedarfsflächen,
- Sondergebieten für wissenschaftliche Einrichtungen,
- Sondergebieten für Militär und
- Sonstigen Sondergebieten.

⁴Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, Heidelberg, August 1999, Bearbeitung: Becker Giseke Mohren Richard / Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin

⁵Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Siedlungsstrukturkonzept, Heidelberg, August 1999, Bearbeitung: Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin

⁶Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung (Hg.): Umweltplan, Heidelberg, März 1999, Bearbeitung: Planungsgruppe 4, Berlin

Aufbauend auf der dem Zwischenbericht⁷ zum Baudichtenkonzept zugrundeliegenden funktionalen Gliederung der Stadt Heidelberg in die Teilräume Innenstadt, Innere Stadt, Äußere Stadt und Peripherie knüpft das „Modell Räumliche Ordnung“ an folgende funktionale Voraussetzungen an.

Die **Innenstadt** umfasst die Altstadt und den östlichen Teil Bergheims. Sie ist geprägt durch Misch- und kerngebietstypische Nutzungen, wobei innerhalb der historischen Altstadt der Anteil der Blöcke mit gebietsprägenden Wohnanteilen nach wie vor vergleichsweise hoch ist.

Die **Innere Stadt** umfasst die an die Innenstadt anschließenden kaiserzeitlichen Stadterweiterungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Bergheim, der Weststadt sowie in Neuenheim. In der Inneren Stadt überwiegen bereits die Wohnnutzungen, wobei im Zuge der Ausbildung des Entwicklungskorridors 1. Ordnung in Bergheim der Anteil zentraler Nutzungen zunehmen wird.

Die **Äußere Stadt** schließt neben Neuenheim Teile von Handschuhsheim und Wieblingen, die Südstadt, Pfaffengrund sowie die nördlichen Bereiche Rohrbachs und Kirchheims ein. Die Äußere Stadt ist, mit Ausnahme kleinräumig bedeutsamer zentraler Einrichtungen insbesondere im Umfeld der Zentren bzw. der Entwicklungskorridore Berliner Straße und des Kirchheimer Weges und gewerblicher Nutzungen in Pfaffengrund, fast ausschließlich durch Wohnnutzungen geprägt.

Die **Peripherie** umfasst neben den randstädtischen Lagen Handschuhsheims und Neuenheims vor allem die Stadtteile Wieblingen, Kirchheim, Rohrbach sowie Schlierbach und Ziegelhausen. Sie wird auch zukünftig mit Ausnahme weniger zentraler Einrichtungen und gewerblicher Nutzungen in Wieblingen und Rohrbach ausschließlich durch das Wohnen bestimmt sein.

3.2.2 Zentrenstruktur

Bezüglich der Zentrenstruktur unterscheidet das „Modell Räumliche Ordnung“ zwischen⁸:

- Innenstadt und Verflechtungsraum,
- Nebenzentren,
- Stadtteilzentren und
- Quartierszentren.

Nachrichtlich werden die Versorgungszentren der amerikanischen Streitkräfte gekennzeichnet.

Ergänzt wird das Zentrenkonzept durch Entwicklungskorridore unterschiedlicher Ausprägung. Die Entwicklungskorridore verbinden ausgewählte Zentren. Im Umfeld dieser Korridore sind kerngebietstypische Nutzungen im Grundsatz vorstellbar.

3.2.3 Landschaftsstruktur

Die Unterscheidung zwischen überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen, waldgeprägten Flächen und sonstigen Grün- und Freiflächen ist eine Generalisierung der im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzeptes⁹ vorgelegten Darstellungen der landschaftsräumlichen Typologien.

⁷ Freie Planungsgruppe Berlin mit Conradi, Braum & Bockhorst, Baudichtenkonzept/Städtebaulicher Leitplan Stadt Heidelberg, im Auftrag des Stadtplanungsamtes, Zwischenbericht vom Juni 1996

⁸ Vgl. dazu ergänzend: Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Einzelhandelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, Bearbeitung: Concepta, Saarbrücken, AGENDA, Lörrach, Heidelberg 1997

⁹ Freiflächenstrukturkonzept, a. a. O.

3.2.4 Verkehrsnetz

Im „Modell Räumliche Ordnung“ wird eine generalisierte Darstellung des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes¹⁰ dargestellt. Ergänzend zum innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz werden die Bundesautobahnen nachrichtlich übernommen. Detailliertere Aussagen zum Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie stadtentwicklungspolitisch bedeutsame Planungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind den entsprechenden Erläuterungsplänen und -texten zu entnehmen.

3.2.5 Maßnahmenbereiche

Auf der Grundlage des Siedlungsstrukturkonzeptes¹¹ sind Empfehlungen zu den wesentlichen stadtentwicklungspolitischen Maßnahmenräumen im Plan enthalten. Die Bewertungen des Umweltplanes¹² fließen in die Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmenräume ein.

Dabei wird unterschieden zwischen den Schwerpunkträumen:

- Wohnen,
- Wohnen/Sondernutzung,
- Wohnen/Arbeiten,
- Arbeiten sowie
- Sondernutzung.

Ergänzend werden die Entwicklungskorridore, die zu entwickelnden Zentren und das geplante Versorgungszentrum der amerikanischen Streitkräfte im Patrick-Henry-Village unter den Maßnahmenbereichen aufgeführt.

Die Erläuterung der verschiedenen Maßnahmenbereiche erfolgt im Rahmen der sektoralen Beipläne.

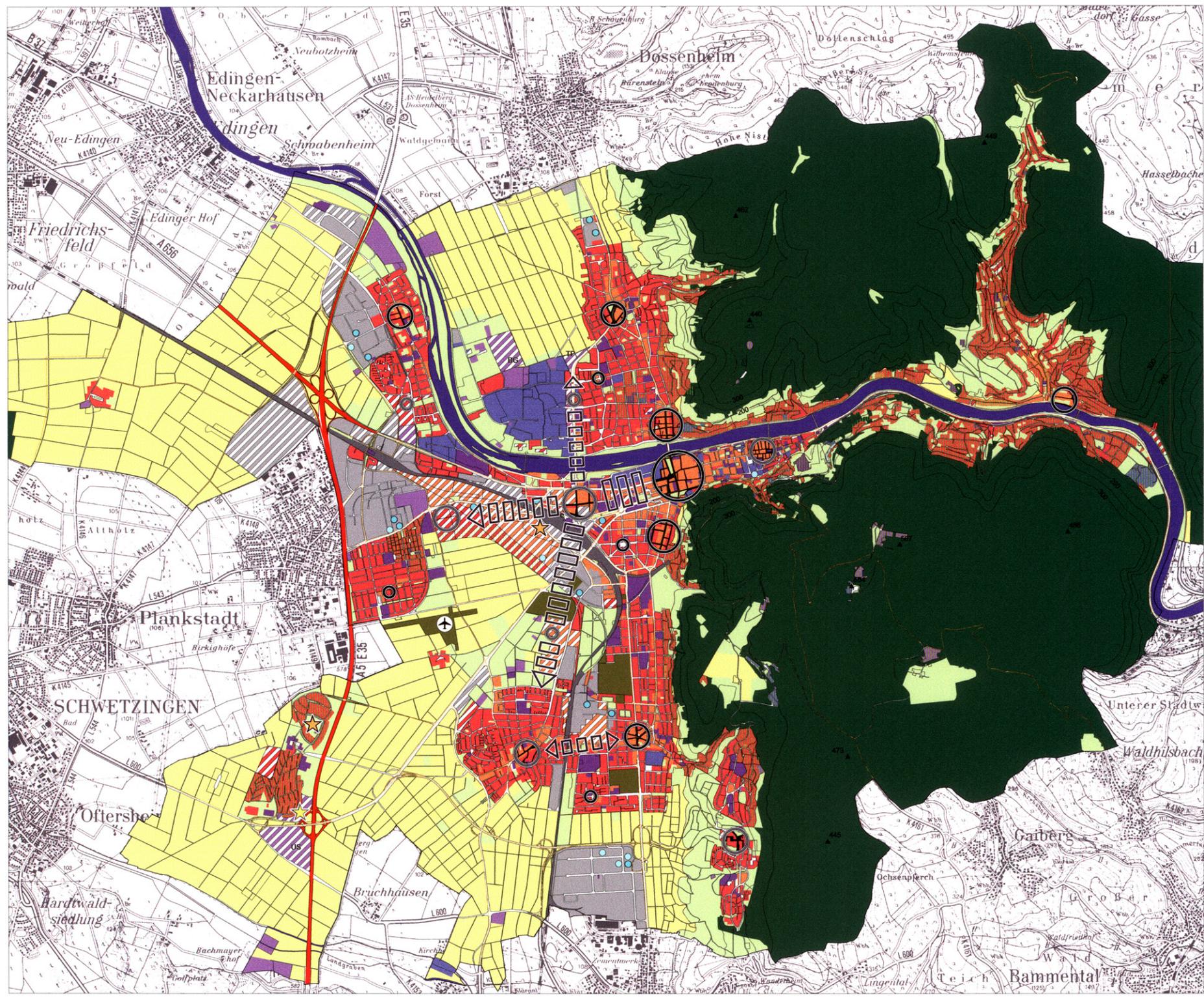
¹⁰Verkehrsentwicklungsplan
Heidelberg 1994, a.a.O.

¹¹Siedlungsstrukturkonzept, a.a.O.

¹²Umweltplan, a.a.O.



Plan Modell Räumliche Ordnung



Modell Räumliche Ordnung

Siedlungsstruktur

- Wohngebiete (einschl. Sondernutzung Wohnen) / Mischgebiete
- Gewerbliche Bauflächen / Großfl. Einzelhandel mit und ohne zentrenrelevantem Sortiment
- Gemeinbedarf / Sondergebiet Wissenschaftliche Einrichtungen
- Sondergebiet Militär / Sonstige Sondergebiete

Zentrenstruktur

- Innenstadt und Verflechtungsraum
- Nebenzentren
- Stadtteilzentren
- Quartiersversorgung
- Versorgungszentren der amerik. Streitkräfte

Landschaftsstruktur

- Überwiegend landwirtschaftliche Fläche / Waldgeprägte Flächen
- Sonstige Grün- u. Freifl. / Gewässerflächen
- Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m

Verkehrnetz

- Autobahn / Sonstige Hauptverkehrsstraßen
- Bahnhöfe / Bahntrassen, Tunnel
- Flugplatz

Maßnahmenbereiche

- Schwerpunkttraum Wohnen u. Sondernutzung
- Schwerpunkttraum Wohnen u. Arbeiten / Schwerpunkttraum Arbeiten
- Schwerpunkttraum Sondernutzung

Sondernutzung mit Zweckbestimmung:
 BG = Botanischer Garten
 TP = Technologiepark
 US = Fläche für Verlagerung amerik. Einrichtungen von der Bahninsel

- Entwicklung der Zentrenfunktion
- Entwicklungskorridor 1., 2., 3. Ordnung
- Geplantes Versorgungszentrum der Streitkräfte

Sonstige Darstellungen

- Bauflächen landschaftlicher Prägung

Modell Räumliche Ordnung

1 : 15.000 im Original
 Modell Räumliche Ordnung
 Stadt Heidelberg

4. Sektorale Beipläne

4.1 Erläuterungsplan Regionale Einbindung

Heidelberg ist neben Mannheim und Ludwigshafen Oberzentrum im engeren Verdichtungsraum. Die Stadt ist Teil der Bergstraße, die als wichtiger Landschaftsraum den Übergang zwischen der Rheinebene und dem Odenwald markiert.

Nach den gegenwärtig erkennbaren Entwicklungen wird die Zahl der Einwohner in Heidelberg bis zum Jahr 2010 auf maximal 143.000 Personen zunehmen. Daraus und aus den erwarteten soziodemographischen Änderungen ergibt sich ein zusätzlicher Wohnungsmehrbedarf von 8.000 bis 10.000 Wohnungen.¹³

Die dadurch ausgelöste Siedlungsentwicklung soll sich auf die festgelegten Entwicklungsachsen konzentrieren. Heidelberg liegt im Schnittpunkt zweier Achsen, in Ost-West-Orientierung die Achse Mannheim-Heidelberg-Neckargemünd und in Nord-Süd-Orientierung die Achse Weinheim-Heidelberg-Wiesloch. Innerhalb der Entwicklungsachsen ist die künftige Siedlungsentwicklung auf die festgelegten Wohnsiedlungsbereiche und die Schwerpunkte für Industrie- und Dienstleistungen zu konzentrieren.

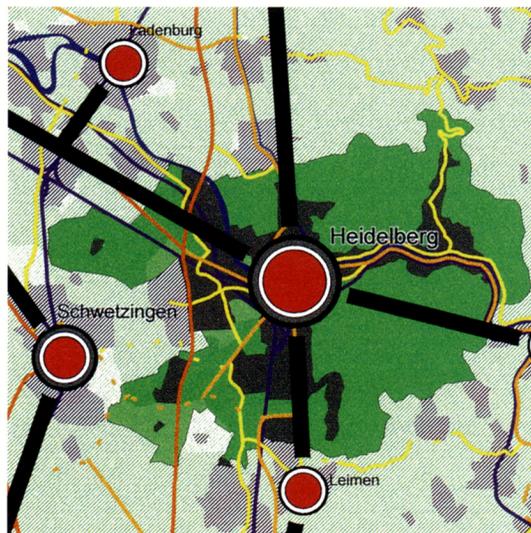
Die landschaftlich bevorzugte Lage führt in Verbindung mit der günstigen Anbindung an das übergeordnete Eisenbahn- und Fernverkehrsnetz zu ausgeprägten Standortvorteilen, die einen vergleichsweise hohen Siedlungsdruck auslösen. Im Sinne einer dauerhaften Balance zwischen dem Anspruch, die natürlichen Ressourcen zu erhalten und den siedlungsstrukturellen Anforderungen an diesen Raum Rechnung zu tragen¹⁴, werden im Rahmen der regionalplanerischen Zielsetzungen die Freiräume zwischen den Siedlungsbereichen gesichert.¹⁵

Zur Gliederung des Siedlungsraumes und zur Sicherung ökologischer Ausgleichsfunktionen werden im Regionalplan „Regionale Grünzüge“ festgelegt. Darüber hinaus sind „Grünzäsuren“ zur Vermeidung einer bandartigen Siedlungsentwicklung vorgesehen. In Heidelberg sind dies im wesentlichen die Flächen südlich des Boxberges/Emmertsgrundes sowie Flächen zwischen dem Gewerbegebiet Rohrbach-Süd und dem Wohngebiet Hasenleiser. Mit Ausnahme der Flächen östlich von Pfaffengrund sowie Arrondierungspotentialen im Bereich Neuenheim sind nahezu alle vorhandenen Grün- und Freiflächen Bestandteil der Regionalen Grünzüge bzw. Grünzäsuren.

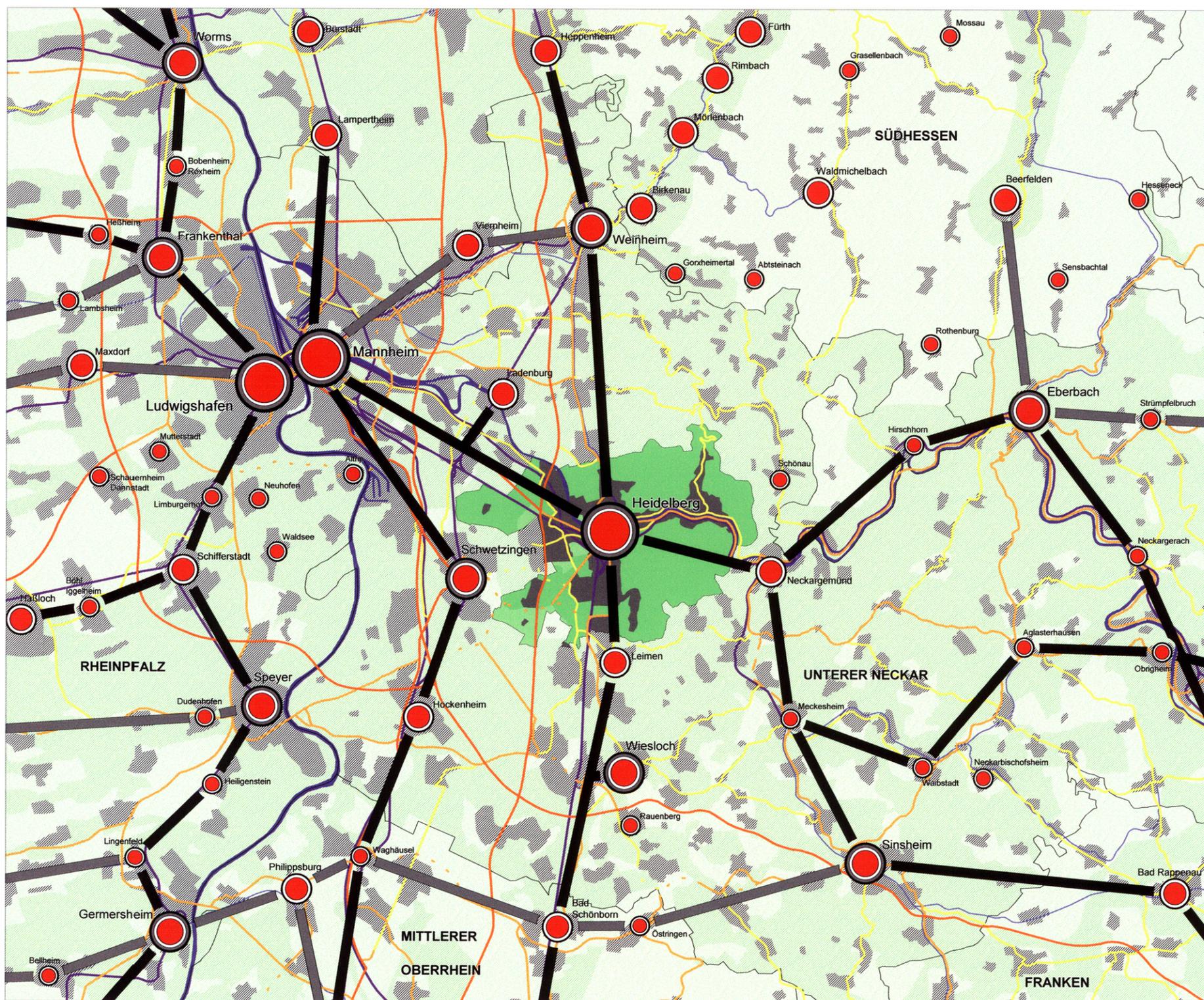
¹³ *Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, a.a.O., S. 29*

¹⁴ *Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 24. November 1994 erkennt die Stadt Heidelberg die Charta von Aalborg an, die dem o.g. Grundsatz verpflichtet ist. (DS 670/94)*

¹⁵ *Vgl.: Regionalverband Unterer Neckar (Hg.): Regionalplan Unterer Neckar, Mannheim 1994.*



Erläuterungsplan 1 Regionale Einbindung



Regionale Siedlungsstruktur

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterkernzentrum
- Kleinzentrum
- Entwicklungsachse (gemäß LEP)
- Regionale Entwicklungsachse
- Überwiegend Siedlungsfläche / Innerhalb HD

Regionale Freiraumstruktur

- Regionaler Grünzug / Innerhalb HD
- Überw. Fläche für Erholung / Innerhalb HD
- Rhein, Neckar

Regionale Infrastruktur

Straßen mit Bestand / Planung / Freihaltung für

- Großräumigen Verkehr, Autobahn
- Überregionalen und regionalen Verkehr (in Hessen: zweibahnige Straße)
- Zwischengemeindlichen Verkehr (in Hessen: einbahnige Straße)

Eisenbahnstrecken

- Mehrgleisige Eisenbahnstrecke
- Eingleisige Eisenbahnstrecken

Sonstige Darstellungen

- Regionsgrenze z.B. "SÜDHESSEN"

4.2 Erläuterungsplan Flächennutzung Bestand

Der überwiegende Teil des Gemarkungsgebietes (ca. 10.880 ha) ist in Heidelberg Teil der landschaftlich geprägten Räume. Etwa 2.765 ha des Stadtgebietes, d.h. ca. 25,4 % sind bebaut. 1970 lag der Anteil der bebauten Flächen noch bei ca. 23,2%. Zwischen 1970 und 1995 wurden ca. 230 ha zusätzliche Siedlungsfläche erschlossen,¹⁶ wobei die Dynamik der Flächeninanspruchnahme entgegen dem allgemeinen Trend im Bundesgebiet in den 80er Jahren höher war als in den 90er Jahren.

Neben der Erschließung der Wohngebiete Kirchheim-West, Langgewann, Wieblingen-Süd, Emmertsgrund-Süd, Gewann See und dem Gewerbegebiet Rohrbach-Süd wurden in den 80er Jahren eine ganze Reihe großflächiger Einzelprojekte realisiert, wie z.B. das ehemalige Hafengelände, das Neuenheimer Feld, das Sportzentrum Nord sowie Wieblingen-Nord. In den 90er Jahren hat sich die Neuinanspruchnahme gegenüber den 80er Jahren deutlich verlangsamt.

Nutzungsstrukturell lassen sich die Siedlungsflächen Heidelbergs grob in die im Plan dargestellten Bereiche untergliedern:

- überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Gebiete,
- gemischt genutzte Gebiete (überwiegend Wohnen),
- gemischt genutzte Gebiete (überwiegend Arbeitsstätten)
- überwiegend gewerblich genutzte Gebiete sowie
- Schwerpunkte des Gemeinbedarfs und Sondernutzungen.

Die Grün- und Freiflächen werden generalisierend unterschieden in:

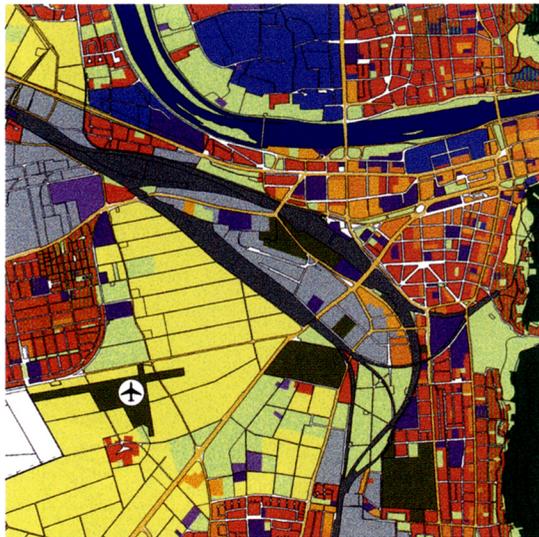
- überwiegend landwirtschaftliche Flächen,
- waldgeprägte Flächen sowie
- sonstige Grün- und Freiflächen.

Die Betrachtung der Anteile der unterschiedlichen baulichen Nutzungen zeigt einen deutlichen Schwerpunkt bei den Wohnbauflächen. Mit ca. 38 % machen diese Bereiche den größten Anteil der (baulichen) Realnutzung aus. Überwiegend gewerbliche Nutzungen nehmen einen Anteil von ca. 12 %, gemischt genutzte Bereiche einen von ca. 7,5 % der Bauflächen ein. Mit etwa 15 % stellen auch die Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete einen vergleichsweise hohen Anteil an der Flächennutzung. Dies liegt in erster Linie in der Zusammenfassung der Universitätsflächen sowie der durch die Amerikanischen Streitkräfte genutzten Bereiche in dieser Kategorie begründet.¹⁷

Auffällig an der Nutzungsstruktur Heidelbergs ist die weitgehend klare Funktionstrennung zwischen Wohn- und gewerblichen Nutzungen. Gemischt genutzte Gebiete sind im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung sehr schwach ausgebildet. An einer Veränderung dieses Sachverhaltes setzt die dem Modell Räumliche Ordnung zugrundeliegende Leitidee an.

¹⁶Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Datenblatt „Heidelberg auf einen Blick 1995“, Heidelberg 1996

¹⁷Berechnungen von Conradi, Braum & Bockhorst



Erläuterungsplan 2 Flächennutzung Bestand

Siedlungsstruktur Bestand

- Wohnnutzung, Sondergebiet Wohnnutzung
- Gemischte Nutzung, überwiegend Wohnen
- Gemischte Nutzung, überwiegend Arbeitsstätten
- Überwiegend gewerbliche Nutzung
- Gemeinbedarf
- Sondergebiet Wissenschaftliche Einrichtungen
- Sondergebiet Militär
- Sonstige Sondergebiete
- Bauflächen landschaftlicher Prägung
- Wohngebiete der amerikanischen Streitkräfte

Landschaftsstruktur Bestand

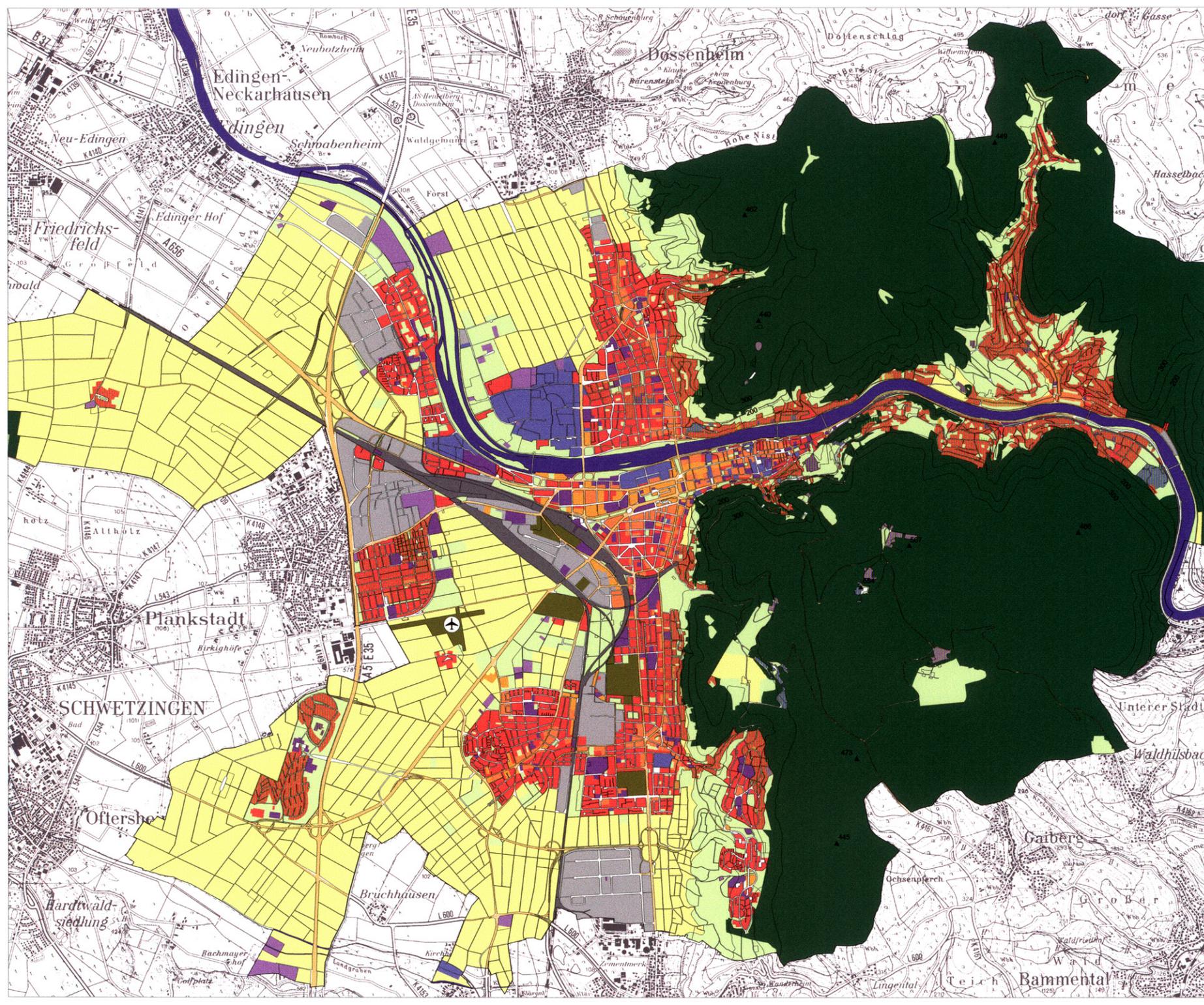
- Überwiegend landwirtschaftliche Flächen
- Waldgeprägte Flächen
- Sonstige Grün- und Freiflächen
- Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
- Gewässerflächen

Verkehr Bestand

- Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
- Flugplatz
- Bahnflächen

Erhebungsstand: 12/97

1 : 15.000 im Original
Modell Räumliche Ordnung
Stadt Heidelberg



4.3 Erläuterungsplan Zentren

4.3.1 Ausgangslage

Die heute vorhandene Zentrenstruktur Heidelbergs¹⁸ wird vor allem geprägt durch das innerstädtische **Hauptzentrum** der Altstadt mit seinem vielfältigen Angebot an Gütern und Dienstleistungen vor allem des aperiodischen Bedarfs. Neben der Funktion der Altstadt als übergeordnetes Zentrum weist der Standort einen Einzelhandelsbesatz auf, der in erster Linie der Versorgung der innerstädtischen Wohnbevölkerung dient. Dieses vielfältige, breit gefächerte Angebot macht eine der wesentlichen Qualitäten der Altstadt aus, die es langfristig – auch im Sinne einer Sicherung des „Wohnortes Innenstadt“ – zu erhalten gilt. Die Attraktivität des Standortes wird durch die herausragende städtebauliche Qualität des Ensembles unterstützt.

Neben diesem Hauptzentrum weisen vor allem die **Nebenzentren** in der Weststadt (Rohrbacher Straße) und Neuenheim (Brückenstraße) „funktionale Bedeutungsüberschüsse“ auf. Die das Zentrenkonzept ergänzenden **Stadtteil- und Quartierszentren** sind demgegenüber vergleichsweise schwach ausgebildet. Bedingt durch die umliegenden Nachbargemeinden, die zum Teil enge funktionale Verflechtungen mit den Stadtteilen an der Peripherie Heidelbergs aufweisen sowie durch die „platzgreifende“ Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe im „Umland“ wird die Position der „randstädtischen“ lokalen Zentren zusätzlich geschwächt, so dass eine wohnortnahe Versorgung in den peripheren Stadtlagen lediglich eingeschränkt möglich ist.¹⁹

Ansätze einer diversifizierten Zentrenstruktur sind in Heidelberg trotz dieser Einschränkungen erkennbar. Diese gehen in erster Linie auf die historisch gewachsene Stadtstruktur zurück. Insbesondere in den noch heute deutlich erkennbaren ehemaligen Dorfkernen, die im Zuge der Ausdehnung der Stadt eingemeindet wurden, finden sich Ansätze „lokaler Zentralität“ sowie Identität, die vor allem durch die prägende städtebauliche Situation Entwicklungspotentiale aufweisen.

4.3.2 Leitsätze²⁰

1. Der Ausbau bzw. die Stärkung einer polyzentralen Struktur stellt eine Priorität in der Entwicklung der Zentrenstruktur Heidelbergs dar. Im Sinne der Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“, in der eine möglichst wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs angestrebt wird, um so die Verkehrsbewegungen zu minimieren, kommt diesem Anspruch eine erhebliche Bedeutung zu.
2. Die Entwicklung und Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsmärkte mit zentrenrelevanten Sortimenten soll in Heidelberg nur noch in integrierten Lagen zugelassen werden. Großflächige Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sollen in wenigen Gebieten konzentriert werden. Regionalplanerisch soll eine entsprechende angebots- und versorgungsorientierte Einzelhandelskonzeption in den Nachbargemeinden und im Nachbarschaftsverband abgesichert werden. Nur so kann eine Entwicklung der Stadtteil- und Quartierszentren perspektivisch Erfolg haben.

¹⁸Vgl.: Einzelhandelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, a.a.O.

¹⁹Das im Rahmen des Städtebaulichen Leitplanes entwickelte Zentrenkonzept steht nicht im Widerspruch zum Zentrenkonzept der Einzelhandelsstrukturuntersuchung. Im Vergleich zum Zentrenkonzept der Einzelhandelsstrukturuntersuchung wird die Zentralität nicht primär am Verkaufsflächenanteil und am Branchenmix gemessen, sondern ergänzend an städtebaulichen und stadtplanerischen Parametern, wie der Bebauungsstruktur und den funktionalen Verknüpfungen. Dies spiegelt sich auch in der Bezeichnung der Zentren wider.

²⁰Die Leitsätze bauen im wesentlichen auf den verabschiedeten Leitlinien und Zielen der Stadtentwicklung Heidelberg auf (Vgl. Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, a.a.O. S. 12 und 15). Sie wurden in Teilbereichen ergänzt. Punkt 2 greift den Beschluss zum Zentrenkonzept auf, vgl. Einzelhandelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, a.a.O.

3. Die Altstadt ist in ihrer funktionalen Struktur als Hauptgeschäftszentrum zu erhalten und zu sichern. Insbesondere dem einsetzenden Verdrängungsprozess ökonomisch schwächerer Nutzer (die die Vielfalt des Angebots bereichern) zugunsten von finanzstarken Filialisten ist durch entsprechende Maßnahmen entgegenzuwirken.
4. Die Entwicklung neuer Zentren muss mit einer geordneten Siedlungsentwicklung einhergehen. Eine maßvolle Nachverdichtung im Bestand schafft hier ebenso Chancen für die Entwicklung bestehender Zentrenansätze wie die Erweiterung der Siedlungsflächen für die Schaffung neuer Zentren.

4.3.3 Planung

Dem Erläuterungsplan Zentren liegt eine Zentrenhierarchie zugrunde, die sich folgendermaßen umreißen lässt:

Die Innenstadt mit ihren Verflechtungsräumen stellt das **Hauptzentrum** Heidelbergs dar, das mit seinem hochqualifizierten Angebot an Gütern und Dienstleistungen das gesamte Stadtgebiet sowie Teile der umliegenden Gemeinden versorgt.

Die **Nebenzentren** Weststadt und Neuenheim versorgen die Bereiche der Stadt mit der höchsten Bevölkerungsdichte und sollen darüber hinaus Entlastungsfunktionen für die stark nachgefragten Lagen im Bereich des Hauptzentrums Innenstadt übernehmen.

Die **Stadtteilzentren** dienen vorrangig der lokalen Versorgung im Bereich der jeweiligen Stadtteile mit Gütern und Dienstleistungen vor allem des täglichen und in eingeschränktem Maße des übergeordneten Bedarfs.

Die **Quartierszentren** dienen der wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.

Dieses Zentrenkonzept wird ergänzt durch **Entwicklungskorridore** 1. bis 3. Ordnung. Die verschiedenen Ordnungen dokumentieren die unterschiedliche Bedeutung der Korridore. Der Entwicklungskorridor 1. Ordnung verbindet das Hauptzentrum mit dem zu entwickelnden Nebenzentrum im Umfeld des Hauptbahnhofes. Von diesem in Zukunft an Bedeutung zunehmenden Nebenzentrum ausgehend werden Entwicklungskorridore 2. Ordnung in Richtung Bahninsel vorgesehen, einerseits in Richtung Kirchheim und andererseits in Richtung Pfaffengrund. Ergänzt wird dieses Netz durch einen Entwicklungskorridor nachgeordneter Bedeutung in Richtung Neuenheimer Feld. Im Bereich der Entwicklungskorridore ist im Grundsatz die Ansiedlung von kerngebiets-typischen Nutzungen vorstellbar. Im Teilkonzept „Baudichteplan“ des Siedlungsstrukturkonzeptes wird diesem Umstand Rechnung getragen, indem mit dem Umfeld verträgliche jedoch höhere Dichten vorstellbar sind.

Diese Zentrenhierarchie mit ihren jeweilig spezifischen Ausprägungen stellt für die künftige Entwicklung die Maxime des planerischen Handelns dar. Das heißt, dass die vorhandenen Zentren hinsichtlich Lage und Funktion durch die Planung nicht in Frage gestellt werden, sondern dass sie durch dezidierte Funktionszuweisungen ihrer jeweiligen Situation entsprechend entwickelt werden sollen.

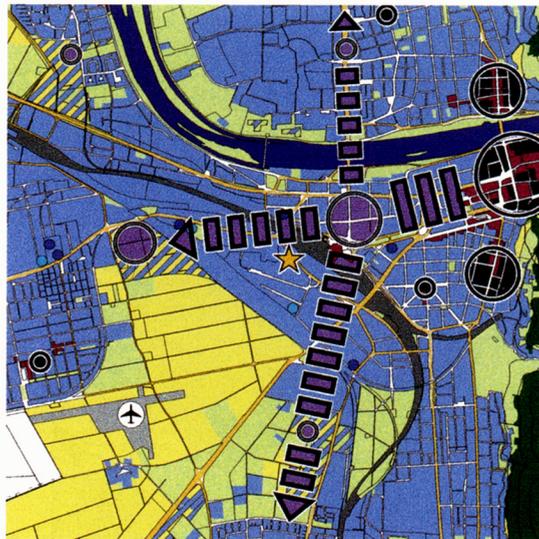
Darüber hinaus werden Ergänzungen der Zentrenstruktur vorgeschlagen, die entweder in gegenwärtig unterversorgten Bereichen oder aber unter Berücksichtigung einer zukünftigen Wohnungsbauentwicklung sinnvoll erscheinen (vgl. Erläuterungsplan Wohnen).

Als Nebenzentrum soll der Bereich des Hauptbahnhofs ausgebaut werden. Sowohl die heutige Nutzungsstruktur als auch die städtebauliche Situation in dieser zentralen Stadtlage sind als nicht standortgerecht zu bewerten, so dass eine Entwicklung dieses „Tores zur Stadt“ dringend erforderlich scheint. In Verbindung mit der geplanten Aufwertung der „Bahninsel“ und dem Entwicklungskorridor 1. Ordnung zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof kann darüber hinaus der gesamte Bereich der westlichen Innenstadt wesentlich aufgewertet und als Ergänzungsraum des historischen Stadtzentrums entwickelt werden.

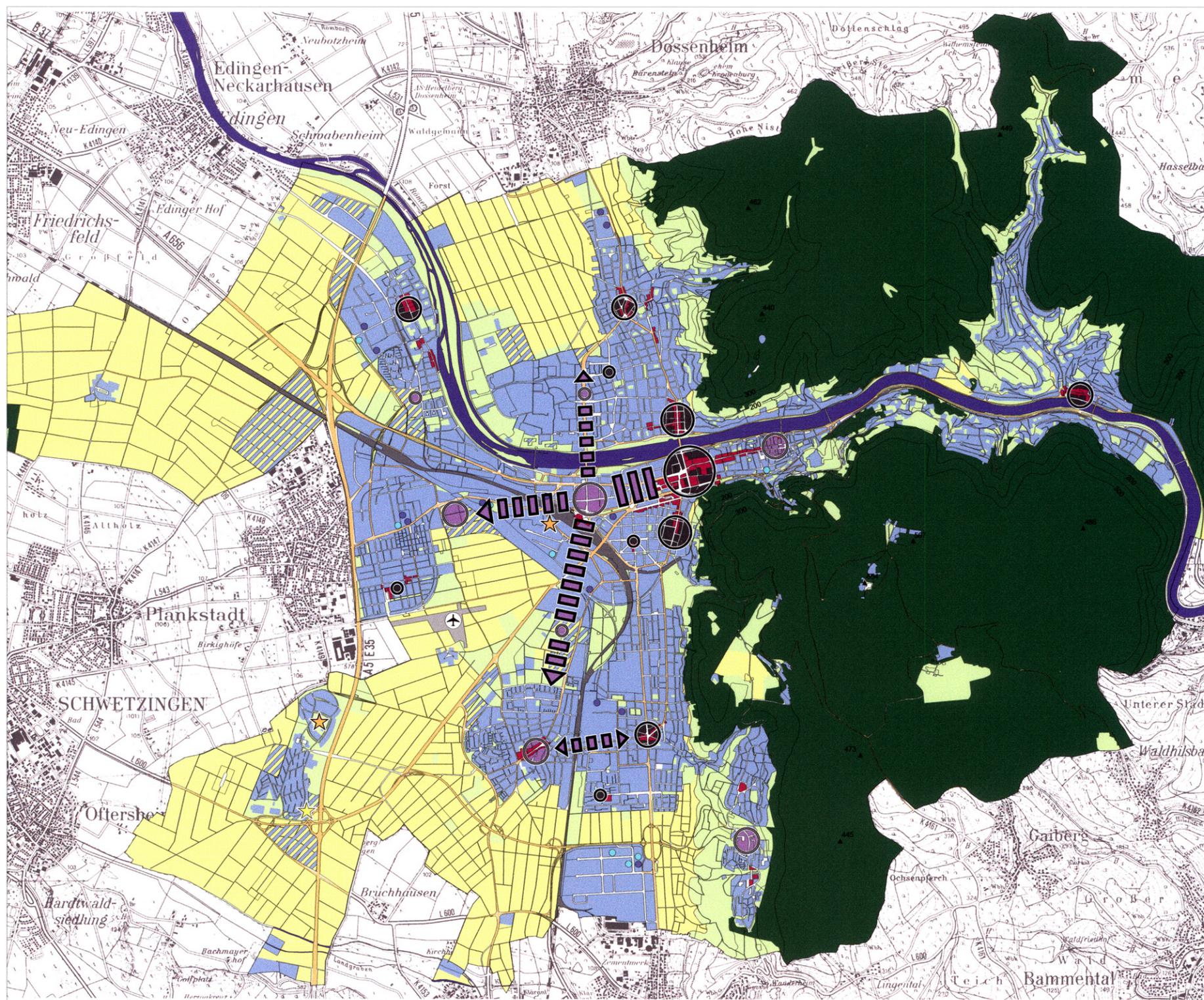
Weiterhin ist im Zusammenhang mit der perspektivisch angestrebten Wohnungsbauentwicklung südlich der Eppelheimer Straße sowie im Bereich der Bahninsel die Schaffung eines neuen Stadtteilzentrums im Nordosten Pfaffengrunds vorgesehen, welches den westlichen Abschluss des Entwicklungskorridors Bismarckplatz / Bahnhof / Pfaffengrund ausbilden wird.

Zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung sollen in den Bereichen Kirchheim, Emmertsgrund und in der östlichen Altstadt die vorhandenen Ansätze zu Stadtteilzentren ausgebaut werden.

Die Entwicklung kleinteiliger Quartierszentren zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist im Bereich der Stadterweiterungsflächen in Wieblingen und am Harbigweg sowie östlich des Neuenheimer Feldes vorgesehen.



Erläuterungsplan 3 Zentren



Zentrenstruktur	
	Innenstadt und Verflechtungsraum
	Nebenzentren
	Stadtteilzentren
	Quartiersversorgung
Bestand	
	H+D Konzentration
	Größtflächiger Einzelhandel mit zentrumsrelevanten / nicht-zentrumsrelevanten Sortimenten
	Versorgungszentren der amerikanischen Streitkräfte
Planung	
	Entwicklung der Zentrenfunktion
	Entwicklungskorridor 1. / 2. / 3. Ordnung
	Geplantes Versorgungszentrum der Streitkräfte
Sonstige Darstellungen	
	Sonstige Siedlungsfläche / Bestand und Planung
	Überwiegend landwirtschaftliche Flächen
	Waldgeprägte Flächen
	Sonstige Grün- und Freiflächen
	Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
	Gewässerflächen
	Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
	Flugplatz
	Bahnflächen

4.4 Erläuterungsplan Wohnen

4.4.1 Ausgangslage

Der am 6. Februar 1997 beschlossene Stadtentwicklungsplan sieht als quantitativen Rahmen für den Wohnungsbau bis zum Jahr 2010 die Erstellung von 8.000 bis 10.000 WE vor. Diese Zielzahl wurde aufgrund der jüngsten Wohnungsbedarfsprognose im Wohnungsentwicklungsprogramm der Stadt mit ca. 7.000 bis 9.500 Wohnungen geringfügig nach unten korrigiert.

Die Zahl der innerhalb der angebotenen Flächenkulisse zu realisierenden Wohnungen wurde auf der Grundlage der im Siedlungsstrukturkonzept, Teilkonzept Baudichtenplan enthaltenen Festlegungen in Abstimmung mit den Festlegungen aus dem Wohnungsentwicklungsprogramm 1998 bis 2002 hochgerechnet.

Für eine nachhaltige Stadtentwicklung hat die Wiedernutzung städtischer Brachflächen höchste Priorität. Vor diesem Hintergrund sind in der gutachterlicherseits empfohlenen Flächenkulisse ca. 35 ha Stadtbauflächen, die überwiegend für Wohnnutzungen geeignet sind, enthalten; darüber hinaus ca. 96 ha, die zu gleichen Teilen Wohn- und gewerblichen Nutzungen vorbehalten sind. Ca. 36 ha zählen zur Bestandsentwicklung. Ergänzend werden mit einer mittel- bis langfristigen Realisierungsperspektive ca. 42 ha Stadterweiterungsflächen vorgeschlagen.

4.4.2 Leitsätze²¹

1. Schaffung und Sicherung von Wohnraum

Die Stadt strebt eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen, insbesondere für Haushalte mit durchschnittlichen oder unterdurchschnittlichen Einkommen und anderen Benachteiligten am Wohnungsmarkt an. Bezahlbarer Wohnraum muss in den Stadtteilen und in der Innenstadt geschaffen werden.

2. Verdrängungsprozesse verhindern

Verdrängungs- und Segregationsprozesse sind zu vermeiden. Aufwertungsprozesse von Stadtteilen sollen nicht zu Lasten der Sozialverträglichkeit gehen.

3. Schaffung preiswerten Wohnraums

Dies lässt sich nur realisieren, wenn die Stadt einen besseren Zugriff auf Bauland erhält. Dazu ist ein kommunaler Bodenfonds einzurichten. „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen“ und preiswerte Baumöglichkeiten im Innenbereich sind zu prüfen.

4. Flächeninanspruchnahme bremsen

Stadt- und landschaftsverträgliche Mindestdichten sollten im Neubau Berücksichtigung finden (vgl. Siedlungsstrukturkonzept Teilkonzept Baudichte). Dem Trend zum Wachstum der Wohnfläche pro Person ist entgegenzuwirken, indem u.a. hochwertiger Wohnraum in städtischer Dichte in einem angemessenen Umfeld zur Verfügung gestellt wird.

²¹ Die Leitsätze entsprechen im Grundsatz dem Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, a.a.O., Zielbereich Wohnen

4.4.3 Planungen

4.4.3.1 Bestandsentwicklungspotentiale „Wohnen“

Von den insgesamt ca. 86ha an Bestandsentwicklungspotentialen „Wohnen“²² gehören ca. 48ha zur Kategorie, in der eine Bebauung aus städtebaulichen und/oder ökologischen Gründen nicht sinnvoll ist²³. Damit verbleiben ca. 36ha als klassische Bestandsentwicklung.

Quelle: Berechnungen von Conradi, Braum & Bockhorst

Tabelle 1: Bestandsentwicklungspotentiale

Baulücke versiegelt (Kategorie 1)	
Altstadt	0,19ha
Kirchheim	0,37ha
Rohrbach	0,05ha
Südstadt	0,76ha
Weststadt	0,36ha
Summe (1,73ha)	
Bebaubarkeit im Detail zu prüfen (Kategorie 2)	
Bergheim	1,48ha
Handschuhsheim	1,46ha
Neuenheim	1,17ha
Schlierbach	0,46ha
Wieblingen	1,53ha
Ziegelhausen	4,69ha
Summe (10,79ha)	
Baulücke vegetationsgeprägt/Brache (Kategorie 3)	
Altstadt	0,32ha
Boxberg	0,14ha
Emmertsgrund	0,06ha
Handschuhsheim	2,13ha
Kirchheim	2,46ha
Neuenheim	1,93ha
Pfaffengrund	0,59ha
Rohrbach	3,31ha
Schlierbach	2,94ha
Südstadt	2,20ha
Weststadt	0,73ha
Wieblingen	1,42ha
Ziegelhausen	5,68ha
Summe (23,91ha)	
Gesamtsumme	36,43ha

²²Zwischenbericht, a.a.O., S. 56, Tab.: Räume der Bestandsentwicklung Wohnen.

²³Das von den Gutachtern erstellte Baulandkataster (11/97) wurde auf der Grundlage einer vom Büro Merz&Plessing durchgeführten ökologischen Bewertung der Baulücken und ergänzender Bewertungen durch die Freie Planungsgruppe Berlin bezüglich der prinzipiellen Bebaubarkeit überprüft. Vgl. Stadt Heidelberg (Hg.): Ökologische Bestandsaufnahme und Bewertung unbebauter Flächen im Siedlungsbereich in Heidelberg, Heidelberg, Mai 1992, Bearbeitung: Büro Merz und Plessing, Heidelberg

Betrachtet man die Verteilung der Bestandsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen, rangieren die Altstadt, Kirchheim, Pfaffengrund, Boxberg und der Emmertsgrund mit zu vernachlässigenden Potentialen an hinterer Stelle. Die Weststadt und Bergheim verfügen über geringfügige Bestandsentwicklungspotentiale von ca. 1,0 bis 1,5 ha. Im mittleren

Feld befinden sich die Stadtteile Rohrbach, Südstadt, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach und Wieblingen. Hier ergeben sich Bestandsentwicklungspotentiale von im Mittel ca. 3 ha. Die größten Potentiale der Bestandsentwicklung lassen sich in Ziegelhausen lokalisieren. Hier kann ein Potential von ca. 10,4 ha zugrunde gelegt werden.

Nimmt man eine mittlere Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,4 bis 0,6 an, lassen sich ca. 1.600 bis 2.000 WE im Bestand realisieren. Nicht berücksichtigt sind Innenentwicklungspotentiale durch Anbauten sowie Dachgeschossausbauten.

4.4.3.2 Stadtumbaupotentiale „Wohnen“

Stadtumbaupotentiale sind Flächen, die gegenwärtig unter Lagewert genutzt sind, sowie Bahnflächen, die langfristig für eine Umnutzung in Betracht zu ziehen sind. Bei den Stadtumbauräumen wird unterschieden in diejenigen, die überwiegend dem Wohnen dienen und denjenigen, die sowohl dem Wohnen als auch gewerblichen Nutzungen (Handel / Dienstleistungen und nicht wesentlich störendes Gewerbe) dienen.

Tabelle 2: Stadtumbaupotentiale „Wohnen“ nach Stadtteilen

	Fläche (in ha)	Anzahl WE
Altstadt	0,05	10
Bergheim	2,95	530
Kirchheim	0,42	35
Neuenheim	2,72	300
Weststadt	24,50	1.100 – 1.300
Ziegelhausen	4,23	225
Summe	34,87	2.200 – 2.400

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

Tabelle 3: Stadtumbaupotentiale „Wohnen“ kleinräumig

	Anzahl WE	GFZ
Bergheim		
Schloßquell	ca. 100	2,0
Glockengießerei	ca. 200	1,5
Radium-Solbad	ca. 50	1,0
Zentrum „Wohnen, Einkaufen und Kultur“	ca. 100	2,0
Restflächen	ca. 80	2,0
Kirchheim		
Stettiner Straße	ca. 35	
Neuenheim		
Stadtteil gesamt	ca. 300	0,8
Weststadt		
Bahninsel (Rangierbahnhof)	ca. 1.000	0,8
Ringstraße	ca. 130	1,5
Stadtgärtnerei	ca. 180	1,0
Ziegelhausen		
Haaf	ca. 75	1,4
Restflächen	ca. 150	0,8

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

In der Summe lassen sich entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen rechnerisch ca. 2.200 bis 2.400 WE innerhalb der Stadtumbaupotentiale Wohnen nachweisen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass das Potential „Wohnen auf der Bahninsel“ mit ca. 1.000 WE einen wesentlichen Anteil der Potentialflächen beinhaltet und eine nur langfristige, wenngleich stadtentwicklungspolitisch sinnvolle und notwendige Perspektive darstellen.

4.4.3.4 Stadtumbaupotentiale „Wohnen und Arbeiten“ zu je 50%

Rechnerisch lassen sich ca. 3.200 bis 3.350 WE nachweisen.

Tabelle 4: Stadtumbaupotentiale Wohnen / Gewerbe 50% nach Stadtteilen

	Fläche (in ha)	Anzahl WE
Bergheim	6,31	740
Kirchheim	21,65	480 – 530
Pfaffengrund	3,03	140
Rohrbach	11,37	380
Weststadt*	38,14	1.000 – 1.100
Wieblingen	15,75	450
Davon W	48,13	3.190 – 3.340
Summe	96,25	

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

*Das Stadtumbaupotential Weststadt erhöht sich von 29,42 ha auf 38,14 ha aufgrund der aktuellen Überlegungen der DB, zusätzliche Flächen im Bereich Bahninsel aufzugeben. Die zusätzlichen 15,75 ha in Wieblingen erklären sich ebenfalls aus dieser Planung.

Tabelle 5: Stadtumbaupotentiale Wohnen / Arbeiten 50% kleinräumig

	Anzahl WE	GFZ
Bergheim		
Landfried	ca. 370	3,0
HSB	ca. 370	3,0
Kirchheim		
Hardtstraße	ca. 130	1,2
Harbigweg	ca. 350 – 400	0,8 – 1,0
Pfaffengrund		
Industriestraße	ca. 140	1,0
Rohrbach		
Furukawa	ca. 300	0,8
Sickingenstraße	ca. 80	0,8
Wieblingen		
Bahninsel	ca. 450	0,8 – 1,0
Weststadt		
Bahninsel	ca. 1.000 – 1.100	0,8 – 1,0

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

Die kursiv gesetzten Maßnahmenbereiche sind erst nach 2010 zu entwickeln.

Unter Berücksichtigung der verwaltungsintern formulierten Zielsetzung, das Gebiet „Harbigweg“ in Kirchheim erst nach 2010 zu entwickeln, reduziert sich die Zahl der WE bis 2010 auf ca. 2.850 bis 2.950 WE.

Die letztgenannte Fläche wird gutachterlicherseits jedoch nachdrücklich für eine mittel- bis langfristige Entwicklung empfohlen. Die Fläche ist

gegenwärtig unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Entwicklungspotentiale unter Lagewert genutzt. Die heute „abgehängte“ Situation und die zur „Inneren Stadt“ abgewandte Orientierung wird sich im Zuge der Umstrukturierung der Bahninsel verbessern. Die Flächen beidseitig des Kirchheimer Weges werden eine hohe Standortgunst erfahren. Unterstützt wird dieser Aspekt durch die geplante Straßenbahntrasse nach Kirchheim, deren Wirtschaftlichkeit durch eine bauliche Verdichtung im Zuge der geplanten Linienführung erhöht wird. Diese Beurteilung wird im Rahmen der Ergebnisse des Freiflächenstrukturkonzeptes bestätigt und auch aus der fachlichen Beurteilung des Umweltplanes nicht im Grundsatz in Frage gestellt.

Dies berücksichtigend, wird gutachterlicherseits der Kirchheimer Weg als Entwicklungskorridor 2. Ordnung dargestellt. Innerhalb des geplanten Zentrenkonzeptes wird dieser langfristig das im Ausbau befindliche Nebenzentrum „Hauptbahnhof“ mit dem Stadtteil Kirchheim funktional verbinden. Beidseitig dieses Entwicklungskorridors wird eine bauliche Verdichtung angestrebt.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die geplante Bebauung wird nicht gesehen. Die westliche Grenze respektiert die vorhandenen Sport- und Freizeitnutzungen östlich der Speyerer Straße. Südlich der geplanten überwiegenden Wohnbaufläche werden als landschaftsräumliche Zäsur zum Stadtteil Kirchheim die vorhandenen Kleingärten erhalten.

4.4.3.3 Stadterweiterungspotentiale „Wohnen“

In der Summe lassen sich rechnerisch ca. 2.400 WE nachweisen, wobei die Aktivierbarkeit der Potentiale im Pfaffengrund südlich der Eppelheimer Straße sowie „westlich der Bahninsel“ bezüglich der Realisierbarkeit in eine mittelfristige Prioritätsstufe zu setzen sind. Die Entwicklung der Bahninsel ist die Voraussetzung zur Entwicklung des Bereiches Pfaffengrund Eppelheimer Straße.

Tabelle 6: Stadterweiterungspotentiale „Wohnen“ nach Stadtteilen

	Fläche (in ha)	Anzahl WE
Emmertgrund	0,96	80
Kirchheim	21,49	1.150
Pfaffengrund	9,12	550
Rohrbach	0,50	40
Wieblingen	9,45	600
Summe	41,52	2.420

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

Tabelle 7: Stadterweiterungspotentiale „Wohnen“ kleinräumig

	Anzahl WE	GFZ
Emmertsgrund		
Mombertstraße	80	0,8
Kirchheim		
Westlich der Bahninsel	550	1,0
Patrick-Henry-Village	400	0,8
Im Bieth	200	0,6
Pfaffengrund		
Eppelheimer Straße	550	1,0
Rohrbach		
Leimer Straße	40	0,4
Wieblingen		
Schollengewann	600	0,8

Quelle: Berechnungen Conradi,
Braun & Bockhorst

Im folgenden werden ausgewählte gutachterlicherseits empfohlene Potentialflächen gesondert begründet:

Pfaffengrund-Eppelheimer Straße

Die Fläche umfasst die Teilflächen „Kirchheim-westlich der Bahninsel“ und „Pfaffengrund-Eppelheimer Straße“.

Im Zuge der Umstrukturierung der Bahninsel wird das Umfeld der Bahninsel stadt- und siedlungsstrukturell neu definiert werden. Es besteht damit die Chance, die gegenwärtig nicht mit der Kernstadt in Verbindung stehende Siedlung Pfaffengrund mit dieser zu verknüpfen und das stadtgestalterisch nicht überzeugende Umfeld der Eppelheimer Straße aufzuwerten. Vorhandene Infrastrukturen wie z.B. der Straßenbahnanschluss können dabei genutzt werden. Dies berücksichtigend, wird die Eppelheimer Straße gutachterlicherseits als Entwicklungskorridor 2. Ordnung eingestuft.

Innerhalb des geplanten Zentrenkonzeptes wird dieser langfristig das im Ausbau befindliche Nebenzentrum „Hauptbahnhof“ mit dem Stadtteil Pfaffengrund verbinden. Im Kontext mit der Aufwertung des südlich angrenzenden Landschaftsraumes, möglicherweise in Form eines Landschaftsparkes, der u.a. historisch verschüttete „Schwerelinien“ der Stadt aufnimmt, kann hier ein Stadtraum neuen Typs entstehen, der auch den landschaftsgestalterischen und ökologischen Anforderungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung Rechnung trägt. Die Siedlungserweiterung Pfaffengrund-Eppelheimer Straße wird in Verbindung mit den Umstrukturierungen der Bahninsel als das stadtentwicklungspolitische Schlüsselprojekt beurteilt, das im Sinne der Nachhaltigkeitsdebatte als „Stadtraum neuen Typs“ entwickelt werden kann. Durch eine Erschließung des Gebietes werden positive Entwicklungsimpulse für das gesamte Umfeld erwartet.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die geplante Neubebauung wird nicht gesehen. Vielmehr besteht die Möglichkeit, eine gegenwärtig gestalterisch und funktional unbefriedigende stadträumliche Situation aufzuwerten.

Die im Entwurf zum Modell Räumliche Ordnung gegenüber dem bisher gültigen Flächennutzungsplan von 1983 reduzierte Fläche wird im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzeptes ebenfalls als sinnvolle Stadterwei-

terung in Verbindung mit der Anlage eines Stadtparkes gewertet. Die fachplanerische Beurteilung des Umweltplanes stützt diese Argumentation im Grundsatz, wobei eine Bebauung ökologischen Belangen Rechnung tragen muss.

Patrick-Henry-Village

Eine Arrondierungsfläche westlich der vorhandenen Siedlungsfläche ist siedlungsstrukturell sinnvoll.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird nicht gesehen. Der heute vorhandene Ost-West-Grünzug innerhalb der Siedlung ist von der Bebauung auszunehmen. Er gliedert gegenwärtig in einer überzeugenden Weise die vorhandene Siedlung und trennt die offene Einfamilienhausbebauung im Norden von der Zeilenbebauung im Süden. In Verbindung mit den Kommunikationsangeboten stellt er einen „Quartiersmittelpunkt“ dar.

Sowohl die Einschätzung im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzeptes als auch die fachplanerische Bewertung des Umweltplanes stützen diese Beurteilung.

4.4.3.5 Zusammenfassung der Entwicklungspotentiale bis 2010

Tabelle 8: Übersicht der Entwicklungspotentiale bis 2010

	Anzahl WE
Räume der Bestandsentwicklung	1.600 – 2.000
Räume des Stadtumbaus Wohnen	2.200 – 2.400
Räume des Stadtumbaus Wohnen/Gewerbe	2.900 – 3.000
Räume der Stadterweiterung Wohnen	2.400 – 2.400
Summe	9.100 – 9.800
Summe inkl. Harbigweg (nach 2010)	9.400 – 10.150

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

Bei den Räumen der Bestandsentwicklung beläuft sich das angenommene Potential²⁴ auf 1.600 bis 2.000 WE. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass der überwiegende Teil der Baulücken aus ökologischen und städtebaulichen Gründen nicht für eine Bebauung in Betracht gezogen werden sollte.

Die rechnerisch in den Räumen des Stadtumbaus nachgewiesenen ca. 5.100 bis 5.400 WE relativieren sich unter Berücksichtigung des Aspektes der Realisierbarkeit, da etwa die Hälfte, d.h. ca. 2.500 WE auf der Bahninsel vorgesehen sind.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die Räume der Stadterweiterung (ca. 2.400 WE) trotz der Schwerpunktsetzung auf die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale (Stadtumbau und Bestandsentwicklung) zukünftig von wesentlicher Bedeutung zu sein. Bei den Räumen der Stadterweiterung ist zu unterscheiden in die Stadtarrondierungspotentiale wie z.B. in Wieblingen und die stadtstrukturell wichtigen langfristig zu realisierenden Stadterweiterungspotentiale wie z.B. Pfaffengrund-Eppelheimer Straße im Zusammenhang mit den zukünftigen Planungen auf der Bahninsel.

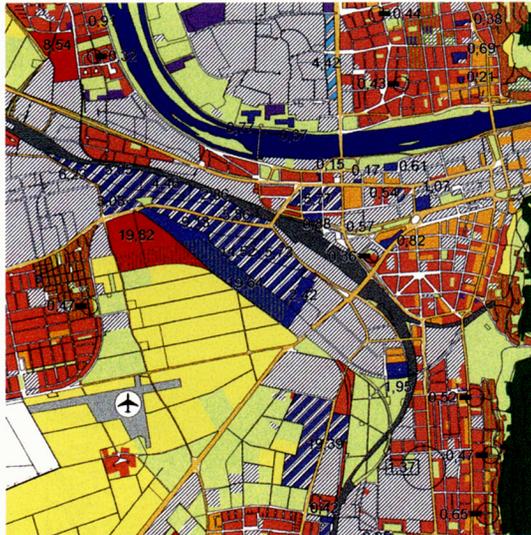
²⁴ Vgl.: Zwischenbericht, a.a.O.

Mit dem Nachweis von insgesamt ca. 9.100 bis 9.800 Wohnungen werden in der Summe die Vorgaben aus dem Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (8.000 bis 10.000 Wohnungen) erfüllt, die gemäß der jüngsten Wohnungsbedarfsprognose bis zum Jahr 2010 auf ca. 7.000 bis 9.500 Wohnungen geringfügig nach unten korrigiert wurden²⁵. Hinzu kommen 350 bis 400 WE im Gebiet Harbigweg, das nach 2010 zu entwickeln ist, so dass auf den nachgewiesenen Flächen insgesamt 9.400–10.150 Wohnungen entstehen können.

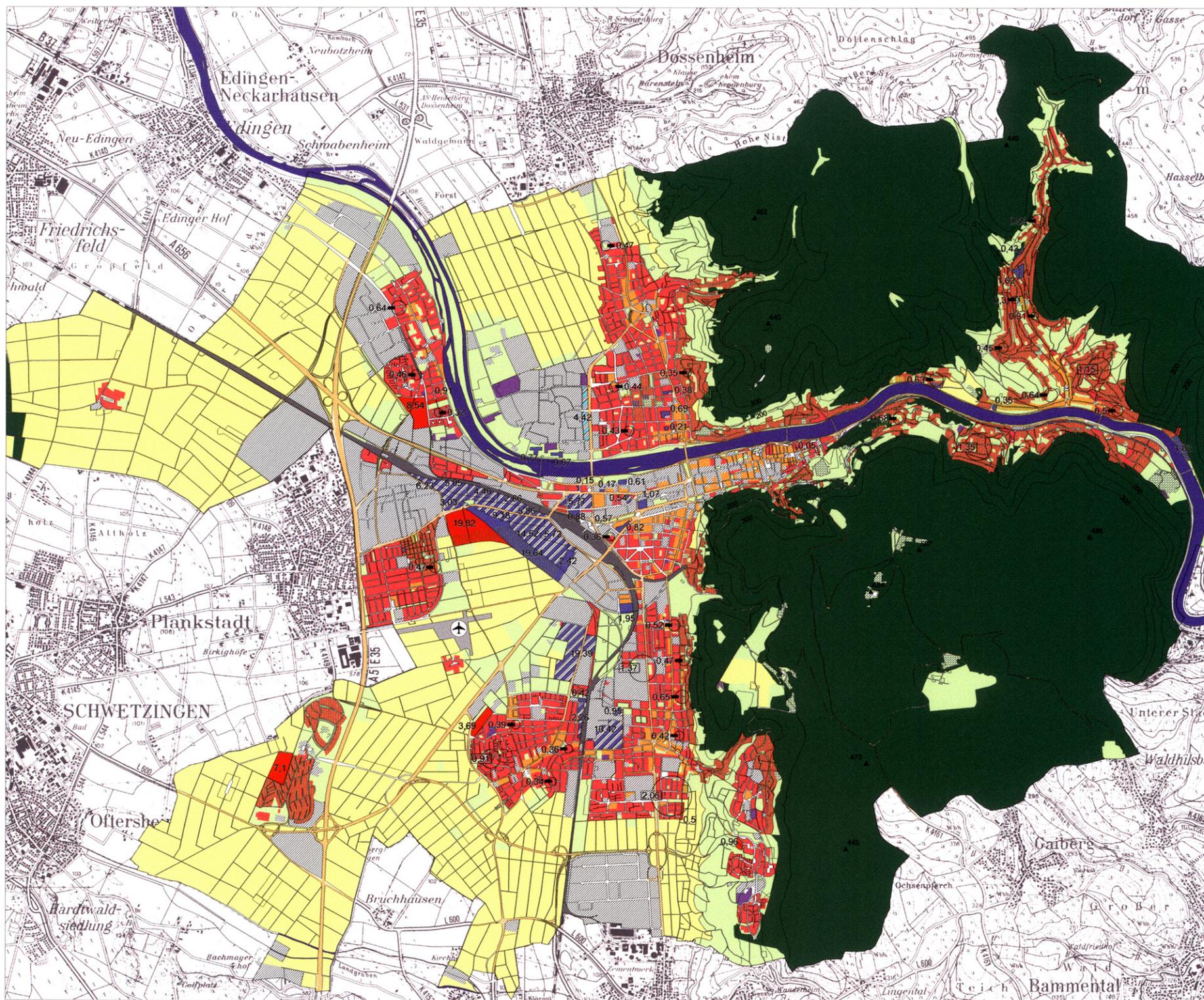
Das Ergebnis bedeutet, dass die zügige Umsetzung der Planungen für die Bahninsel (ca. 2.500 WE) sowie nachfolgend südlich der Eppelheimer Straße²⁶ (ca. 1.100 WE) zu forcieren sind, da ohne ein Rückgriff auf diese Flächenkulisse das stadtseitig gesetzte Ziel nicht zu realisieren sein wird.

²⁵ Stadt Heidelberg, Amt für Wohnbauförderung (Hg.): *Das Wohnungsentwicklungsprogramm der Stadt Heidelberg 1998-2002*, Heidelberg, Juli 1998, S. 16 ff

²⁶ Der Maßnahmenraum „Pfaffengrund Eppelheimer Straße“ setzt sich aus den Teilräumen Pfaffengrund „Eppelheimer Straße“ (ca. 550 WE) und Kirchheim „Westlich der Bahninsel“ (ca. 550 WE) zusammen.



Erläuterungsplan 4 Wohnen



Bestand

	Wohnbauflächen
	Gemischte Bauflächen, überwiegend Wohnen
	Sondergebiete, überwiegend Wohnen

Planung

	Bestandsentwicklung Wohnen (ha)*
	Stadtbau, überwiegend Wohnen (ha)
	Stadtbau Wohnen u. Gewerbe, in gleichen Anteilen (ha)
	Stadtbau Wohnen u. Sondernutzung, in gleichen Anteilen (ha)
	Stadterweiterung, überwiegend Wohnen (ha)

Sonstige Darstellungen

	Sonstige Siedlungsfläche, Bestand und Planung
	Bauflächen landschaftlicher Prägung
	Überwiegend landwirtschaftliche Flächen
	Waldprägte Flächen
	Sonstige Grün- und Freiflächen
	Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
	Gewässerflächen
	Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
	Flugplatz
	Bahnflächen

*Hervorgehoben sind die größeren Bestandsentwicklungspotentiale (über 0,3 ha). Die "problematischen" und "zu prägenden" Bestandspotentiale des Bauzonenkorzettes der Stadt Heidelberg wurden nicht berücksichtigt.
 Erhebungsstand Bestandsentwicklungspotentiale: 12/97

4.5 Erläuterungsplan Arbeitsstätten

4.5.1 Ausgangslage

Heidelberg ist traditionell eine Handels- und Dienstleistungsstadt. Die Stadt zählt gegenwärtig ca. 93.500 Beschäftigte, wovon ca. 80% auf den tertiären Sektor entfallen. Der Dienstleistungsbereich ist durch die Einrichtung der Universität geprägt. Ca. 34% aller Beschäftigten des tertiären Sektors sind im öffentlichen Dienst beschäftigt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Bereich des Verlags- und des Gesundheitswesens. Der Anteil der Beschäftigten im sekundären Sektor spielt mit ca. 20% eine untergeordnete Rolle, der Anteil der Beschäftigten in der gewerblichen Landwirtschaft ist mit ca. 0,2% zu vernachlässigen.

Das Verarbeitende Gewerbe ist durch Klein- und Mittelbetriebe und nur wenige Großbetriebe charakterisiert. Für Heidelberg typisch ist eine Mischung aus einem lokal gewachsenen Bestand und angesiedelten Betriebsteilen vergleichsweise großer, international operierender Konzerne. Die Betriebe zeichnen sich durch einen hohen Anteil von Forschungs- und Verwaltungsfunktionen aus, der Bereich der Fertigung ist unterrepräsentiert.

Im Rahmen der Gewerbeflächenangebote sind für Heidelberg insbesondere Bereiche bereitzuhalten, in denen unter Berücksichtigung der vorhandenen Gewerbestruktur die Stärken der Wirtschaftsentwicklung zu sehen sind. Diese liegen in den wissenschaftsnahen Wirtschaftsbereichen der Biotechnologie, der Medizintechnik, der Informations- und Umwelttechnologie sowie zukunftsfähiger Dienstleistungsbereiche.

4.5.2 Leitsätze²⁷

1. Der Strukturwandel der Wirtschaft ist zu nutzen:

„Oberstes Ziel ist eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, die langfristig ein breites Arbeitsplatzangebot sichert und wirtschaftlich erfolgreich ist. Der wirtschaftliche Strukturwandel ist dahingehend zu unterstützen, dass ein sozial und ökologisch sinnvolles Arbeitsplatzangebot mit verstärkten regionalen Warenströmen entsteht, die Flächeninanspruchnahme reduziert wird und sich die räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten verbessert.“

In diese Richtung geht auch die Absicht der Bundesregierung, die Baunutzungsverordnung dergestalt zu novellieren, dass Arbeiten, Wohnen und Versorgen wieder eine Einheit bilden. Ein auch für Heidelberg zukünftig anwachsender Teil der Gewerbebetriebe ist durchaus wohnverträglich in Mischgebieten vorstellbar. Innovativen Unternehmen, vor allem im Bereich der Umwelt- und Informationstechnologie ist die Ansiedlung in Heidelberg zu ermöglichen.

2. Die Standortvorteile der Wissenschaftsstadt sind auszubauen.

Es sollte eine enge Kooperation mit der Universität und den privaten Forschungseinrichtungen angestrebt werden. Das Zusammenwirken von Wissenschaft und Wirtschaft ist zu fördern.

²⁷Die Leitsätze entsprechen im Grundsatz dem verabschiedeten Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, a.a.O., S. 14–17

3. Der Verdrängungswettbewerb ist zu verhindern.

Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe mit innerstädtischen Sortimenten am Stadtrand sind abzulehnen, soweit sie die Attraktivität des innerstädtischen Handels beeinträchtigen.

4. Der Mittelstand und das Handwerk sind zu stärken.

Die Standorte für kleinere und mittelständische Betriebe – vor allem des Handwerks und des Einzelhandels der Nahversorgung – sind zu sichern. In diesem Zusammenhang sind die Voraussetzungen für zentral gelegene Handwerksquartiere zu schaffen.

5. Der Flächenverbrauch ist zu reduzieren.

Untergenutzte und unter Lagewert genutzte Flächen (Stadtumbaupotentiale) sind künftig verstärkt zu aktivieren. Die Bereitstellung zusätzlicher Gewerbeflächen (Stadterweiterung) soll nur dann erfolgen, wenn eine höhere Flächenausnutzung zur Erreichung der wirtschaftlichen Ziele der Stadtentwicklung nicht ausreicht.

Stärker als bisher müssen auch kleinteilige und dezentrale Lösungen sowie Flächenrecycling, höhere Dichten und gemischte Strukturen angestrebt werden.

4.5.3 Planungen

Die vorhandenen Industrie- und Gewerbestandorte werden – wie auch die Handwerks- und Produktionsbetriebe – in den innerstädtischen Mischgebieten im „Modell Räumliche Ordnung“ gesichert, soweit keine unzumutbaren Beeinträchtigungen angrenzender empfindlicher Nutzungen (z.B. Wohnen) festzustellen sind.

Heidelberg verfügt gegenwärtig über 340 ha gewerbliche Bauflächen (GE und GI) und ca. 220 ha gemischte Bauflächen. Ca. 47 ha der gemischten Bauflächen sind dabei überwiegend durch Arbeitsstätten geprägt. In den verbleibenden gemischten Bauflächen sind ebenfalls Arbeitsstätten vorhanden, wobei die Wohnnutzung gebietsprägend ist.

Das Potential an zusätzlichen gewerblich nutzbaren Bauflächen (GE/GI und MI) soll vorrangig in Bereichen nachgewiesen werden, die bisher untergenutzt sind, mit anderen Zwischennutzungen belegt sind oder brach liegen. Diese Bestandsentwicklungs- und Stadtumbaupotentiale bilden die sogenannte „Innere Reserve“. Im Rahmen der klassischen Bestandsentwicklung werden ca. 32 ha²⁸ nachgewiesen, im Rahmen des Stadtumbaus ca. 32 ha. Darüber hinaus werden ca. 96 ha Stadtumbaupotentiale vorgehalten, die dem Wohnen und Gewerbe zu gleichen Teile anzurechnen sind, d.h. es werden ca. 48 ha für gewerbliche Nutzungen anzusetzen sein. Insgesamt beläuft sich damit die „Innere Reserve“ auf ca. 112 ha. Über die tatsächliche Verfügbarkeit wird dabei keine Aussage getroffen.

Um Handlungsspielräume für Entwicklungsprozesse zu schaffen, wird eine „Erweiterungsreserve“ von insgesamt ca. 117 ha vorgesehen (einschl. der gewerblichen Sondernutzungen im „Langgewann II“ (2,55 ha) und „Am Gäulschlag“ (21,28 ha)).

²⁸Einschließlich der überwiegend unbebauten Flächen in Wieblingen Nord (Mannheimer Straße)

4.5.3.1 Bestandsentwicklungspotentiale „Arbeiten“

Die „Innere Reserve“ unterteilt sich in Räume der Bestandsentwicklung und Räume des Stadtumbaus. Bei den Bestandsentwicklungspotentialen handelt es sich primär um untergenutzte Flächen in den Gewerbegebieten im Pfaffengrund, in Wieblingen und in Rohrbach-Süd.

Tabelle 9: Bestandsentwicklungspotentiale Gewerbe

Pfaffengrund	6,08ha
Wieblingen (inkl. Wieblingen Nord)	15,07ha
Rohrbach	9,09ha
Südstadt	1,86ha
Summe	32,10ha

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

4.5.3.2 Stadtumbaupotentiale „Arbeiten“

Die Verteilung der Stadtumbaupotentiale stellt sich bezogen auf die Stadtteile wie folgt dar:

Tabelle 10: Stadtumbaupotentiale Gewerbe

Bergheim (u.a. Großer Ochsenkopf)	7,51ha
Kirchheim (u.a. Bahninsel)	2,46ha
Pfaffengrund (Wellengewann)	2,01ha
Weststadt (u.a. Bahninsel)	12,06ha
Wieblingen (u.a. zwischen BAB und DB, Großer Ochsenkopf)	7,64ha
Summe	31,68ha

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

4.5.3.3 Stadtumbaupotentiale „Wohnen und Arbeiten“ zu je 50 %

Tabelle 11: Stadtumbaupotentiale Gewerbe/Wohnen je 50%

Bergheim (HSB/Landfried)	6,31ha
Kirchheim (Bahnhof Kirchheim/Harbigweg)	21,65ha
Pfaffengrund (Industriestraße)	3,03ha
Rohrbach (Teilfläche Furukawa)	11,37ha
Weststadt (Bahninsel)*	38,14ha
Wieblingen (Bahninsel)*	15,75ha
Summe	96,25ha
davon G	48,13ha

Quelle: Berechnungen Conradi, Braum & Bockhorst

*Das Stadtumbaupotential Weststadt erhöht sich von 29,42 ha auf 38,14 ha aufgrund der aktuellen Überlegungen der DB zusätzliche Flächen im Bereich Bahninsel aufzugeben. Die zusätzlichen 15,75 ha in Wieblingen erklären sich ebenfalls aus dieser Planung.

4.5.3.4 Stadterweiterungspotentiale „Arbeiten“

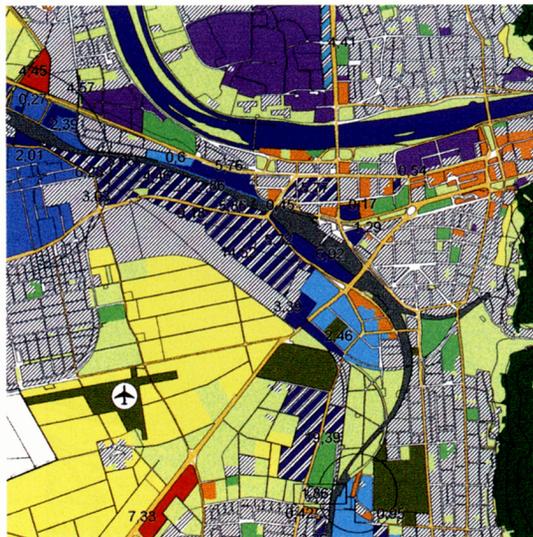
Die Schwerpunkte der Neudarstellung gewerblicher Flächen konzentriert sich auf Wieblingen. Darüber hinaus werden in Kirchheim „Am Gäulschlag“ und in Handschuhsheim „Langgewann II“ gewerblich nutzbare Bauflächen als Sondernutzung mit Zweckbestimmung dargestellt. Die Nutzung der Fläche Langgewann II ist insofern einzuschränken, als nur wissenschaftsnah tätige Unternehmen des neuen Technologiepark zulässig sind. Die Fläche „Am Gäulschlag“ wird gemäß dem Gemeinderatsbeschluss vom 28.07.1999 „nur unter der Voraussetzung überplant, wenn sichergestellt ist, dass militärische Einrichtungen und Wohnungen des Personals in der Stadt frei und der Stadt Heidelberg zum Zwecke städtischer Entwicklung zur Verfügung gestellt werden.“²⁹

**Tabelle 12: Stadterweiterungspotentiale
Gewerbe/Sondernutzung**

Kirchheim (Am Gäulschlag/Im Bieth)	28,61ha
Wieblingen (westl. der BAB, Eselsbuckel, Marienhof)	85,94ha
Handschuhsheim (Langgewann II)	2,55ha
Summe	117,10ha

Quelle: Berechnungen Conradi,
Braun & Bockhorst

²⁹Der Beratungsprozess zum
Modell Räumliche Ordnung,
Ergebnisprotokoll, S. 11, a.a.O.



Erläuterungsplan 5 Arbeitsstätten

Bestand
Gewerbliche Bauflächen

- Gewerbegebiet / Industriegebiet
- Gemischte Bauflächen, überwiegend Arbeitsstätten
- Sekundärer Sektor / Tertiärer Sektor
- Sonstige großflächige Konzentrationen an Arbeitsstätten
- Sondergebiet Wissenschaftliche Einrichtungen
- Sondergebiet Militär
- Gemeinbedarf (öffentliche und private Einrichtungen)

Planung

- Bestandsentwicklung, Arbeitsstätten überw. sekundärer und tertiärer Sektor (ha)*
 - Stadtbau, Arbeitsstätten überw. sekundärer Sektor / tertiärer Sektor (ha)
 - Stadtbau Wohnen u. Gewerbe, in gleichen Anteilen (ha)
 - Stadtbau Wohnen u. Sondernutzung, in gleichen Anteilen (ha)
 - Stadterweiterung, Arbeitsstätten überwiegend sekundärer und tertiärer Sektor (ha)
- Sondernutzung mit Zweckbestimmung:
TP = Technologiepark
US = Fläche für Verlagerung amerik. Einrichtungen von der Bahnsinsel

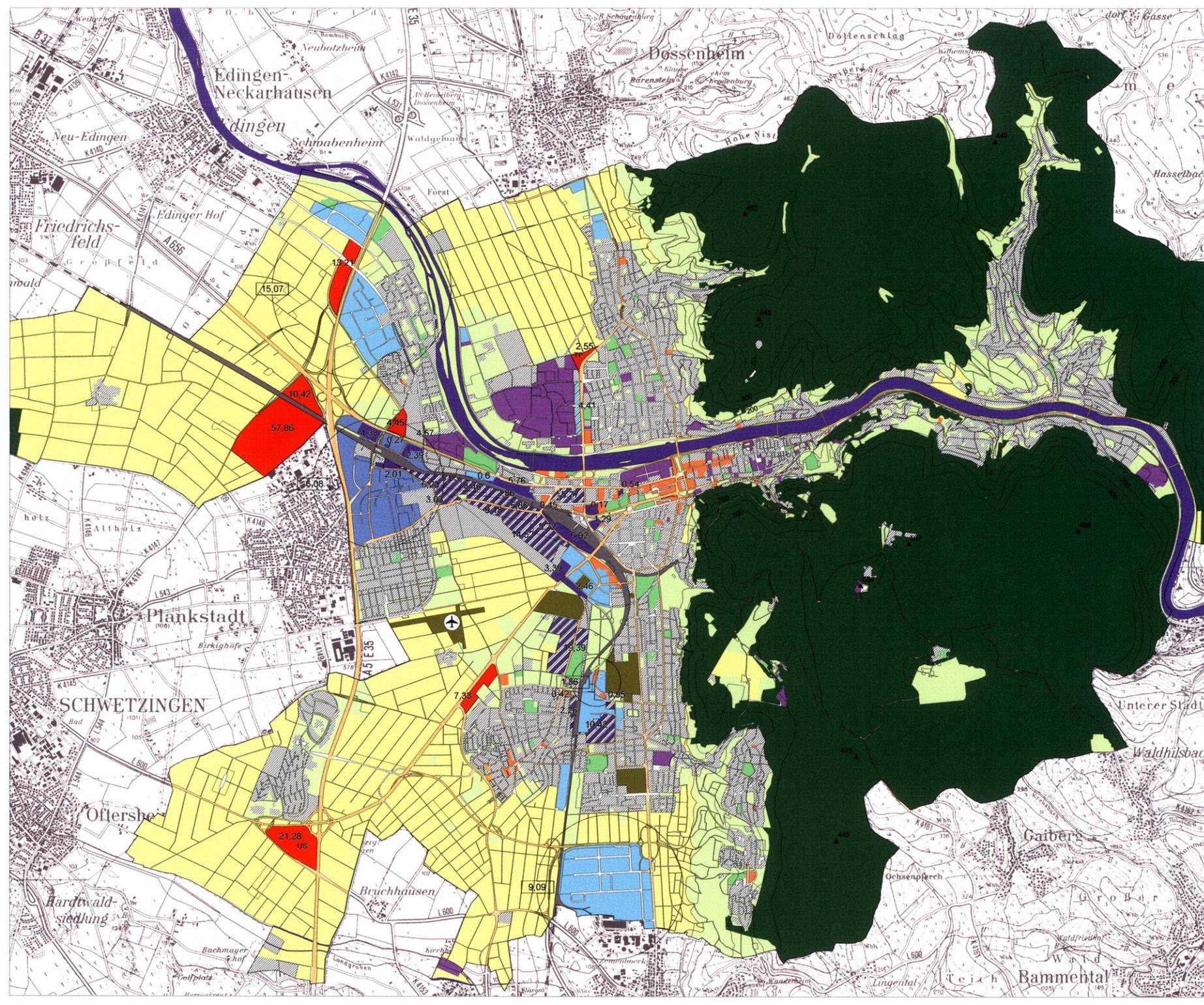
Sonstige Darstellungen

- Sonstige Siedlungsfläche, Bestand und Planung
- Überwiegend landwirtschaftliche Flächen
- Waldprägte Flächen
- Sonstige Grün- und Freiflächen
- Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
- Gewässerflächen
- Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
- Flugplatz
- Bahnflächen

* Die "Verkehrsmäntel" und "zu prüfenden" Bestandsanteile des Beudinger-Korpus der Stadt Heidelberg wurden nicht berücksichtigt.

Erhebungsstand Bestandentwicklungspotentiale: 12/97

1 : 15.000 im Original
Modell Räumliche Ordnung
Stadt Heidelberg



4.6 Erläuterungsplan Infrastruktur

4.6.1 Ausgangslage

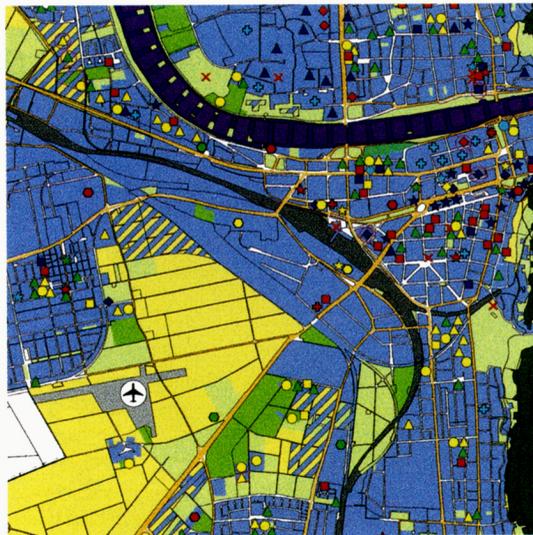
Die Stadt Heidelberg besitzt ein vielfältiges Angebot an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie öffentlicher Einrichtungen. Die Versorgungssituation im Bereich der „kommunalen Pflichtaufgaben“, d.h. dem ausreichenden Angebot an Kindergartenplätzen und dem Bildungsangebot in Schulen ist im Hinblick auf die „Richtwertversorgung“ als weitgehend ausgeglichen zu bewerten. Allerdings sind, bedingt durch die zu erwartenden Wohnungsbauzuwächse und die damit einhergehende Bevölkerungsentwicklung mittelfristig Versorgungsengpässe zu überprüfen. Aufgrund der heute insgesamt sehr guten Versorgungssituation ist davon auszugehen, dass es sich bei einer zeitlich „moderaten“ Wohnungsbauentwicklung um keine gravierenden Engpässe handeln wird.

Eine Konzentration der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (unterschieden nach Kultur; Bildung und Betreuung; soziale Einrichtungen; Gesundheitseinrichtungen; Sportanlagen; sonstige öffentliche Einrichtungen) läßt sich in der Innenstadt und der Inneren Stadt ablesen. Aber auch in den einzelnen Stadtteilen sind – zumeist am Stadtteilzentrum oder anderen zentralen Plätzen gelegen – soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen vorhanden.

4.6.2 Planungen

Die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist in Heidelberg als vergleichsweise ausgeglichen zu bezeichnen. In keinem Versorgungssegment existieren so gravierende Defizite, dass ein sofortiger Handlungsbedarf erkennbar wäre.

Derzeit bestehen Planungen im Bereich der Sporteinrichtungen (Sportzentrum in Wieblingen, Tennisplätze am Neuenheimer Feld), bei den Kinderbetreuungseinrichtungen (Schollengewann und Kirchheim – Am Dorf), bei den Schulen (Kirchheim, Schollengewann), im Bereich Kultur (Kongreßzentrum am Hauptbahnhof, Multiplex beim Alten Hallenbad, Museum für die Prinzhornsammlung in der Voßstraße, neuer Veranstaltungsort in der Heiliggeiststraße 21) und im Ver- und Entsorgungsbereich (Energieeinrichtung in den Wolfsgärten). In Kirchheim soll die derzeitige Festhalle auf dem Kirchheimer Festplatz zum „Bürgerzentrum Kirchheim“ aus- und umgebaut werden. Im Emmertsgrund ist vorgesehen, das ehemalige Hallenbad zu einer mehrfach nutzbaren Halle umzubauen.

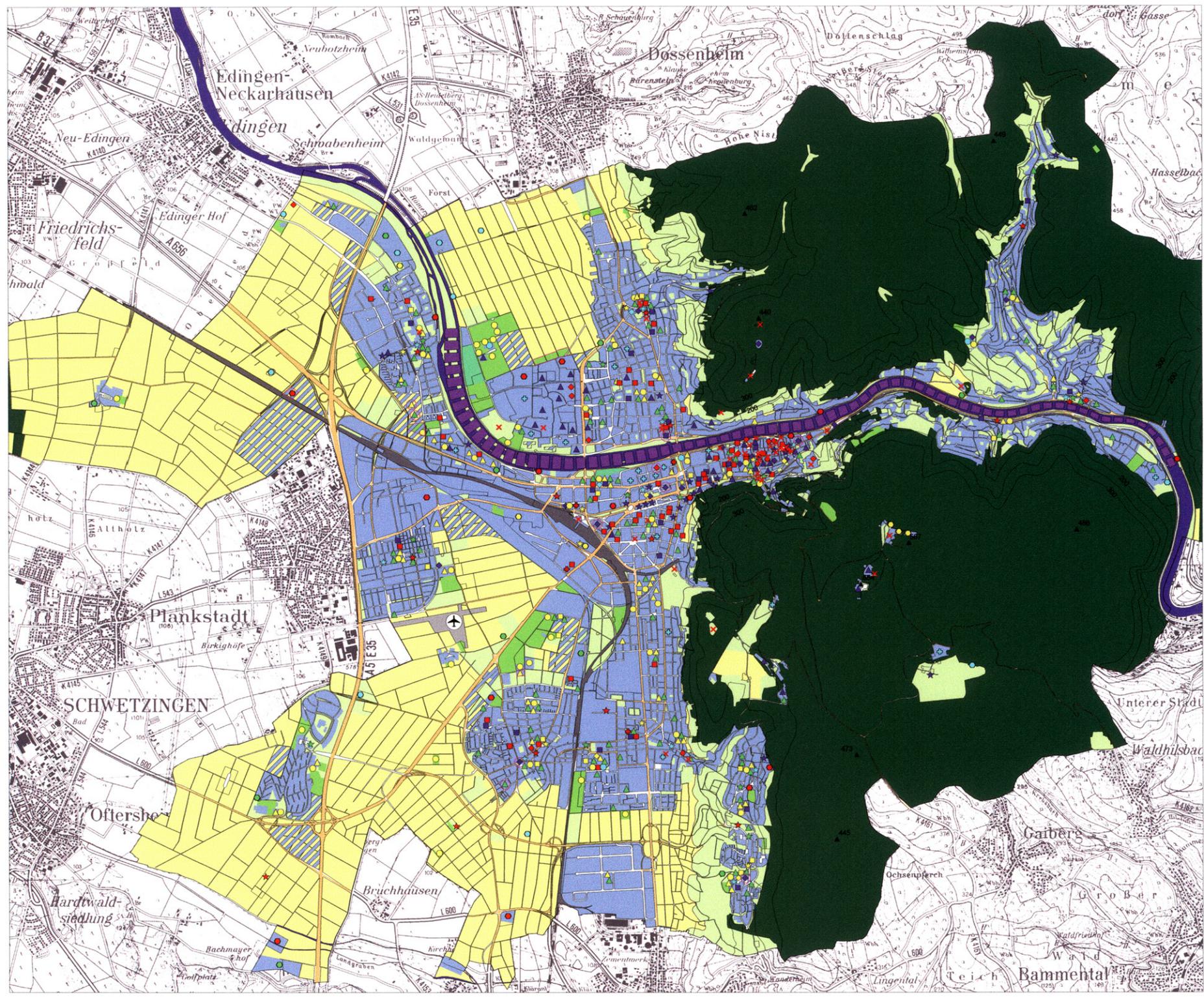


Erläuterungsplan 6 **Infrastruktur**

- Bestand**
- Kultur**
- Museum, Bibliothek, Veranstaltungsort, Volkshochschule
- Bildung und Betreuung**
- Kinder Einrichtungen, Schule, Hochschule
- Soziale Einrichtungen**
- Soziale Dienste, Jugendfreizeitzentren, Einrichtungen für Senioren
- Gesundheitseinrichtungen**
- Erste Hilfe, Krankenhaus
- Sportanlagen**
- Sporthalle, Schwimmhalle
 - Sportplatz / Freibad
- Sonstige öffentliche Einrichtungen**
- Verwaltung, Bürgeramt, Polizei, Feuerwehr, Post
- Ver- und Entsorgung**
- Wasserwerk, Energie, Telekommunikation, Abfall
- Sonstige Sehenswürdigkeiten**
- Touristische Sehenswürdigkeiten
- Planung**
- Umrahmung der o.a. Symbole u. Flächensignaturen
- Sonstige Darstellungen**
- Kulturrachse-Neckar
 - Siedlungsfläche Bestand / Planung
 - Überwiegend landwirtschaftliche Fläche
 - Waldgeprägte Flächen
 - Sonstige Grün- und Freiflächen
 - Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
 - Gewässerflächen
 - Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
 - Flughafen / Bahnhöfe

Erhebungsstand: 4/99

1 : 15.000 im Original
Modell Räumliche Ordnung
Stadt Heidelberg



4.7 Erläuterungspläne ÖPNV/Individualverkehr

4.7.1 Ausgangslage

Während die Einwohnerzahl Heidelbergs zwischen 1970 und 1995 um weniger als zehn Prozent zunahm, hat sich die Zahl der PKW im selben Zeitraum von 37.000 auf 68.000 fast verdoppelt. Das ist auch darauf zurückzuführen, dass von zehn zurückgelegten Wegen durchschnittlich drei zu Fuß, zwei mit dem Rad, vier mit dem Kfz und nur einer mit den Mitteln des ÖPNV erfolgt. Auch die Mehrzahl der Einpendler, 70% von ca. 60.400 (1994), fährt Heidelberg mit dem Kfz an. Demgegenüber ist die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche jedoch weitgehend gleich geblieben. Folge dieser Entwicklung sind insbesondere im inneren Stadtgebiet erhebliche Beeinträchtigungen, die neben den städtischen Grundfunktionen auch die Gesundheit der Bewohner Heidelbergs in Mitleidenschaft ziehen.

Möglichkeiten zur Entlastung der Situation werden nicht im weiteren Neu- und Ausbau von Straßen, sondern in der konsequenten Förderung des Umweltverbundes gesehen. Das bedeutet, dass in einem integrierten System der öffentliche Personennahverkehr gestärkt und der Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes gefördert werden, ohne die Bedeutung des MIV außer acht zu lassen.

4.7.2 Leitsätze³⁰

Den Leitsätzen des Verkehrsentwicklungsplanes liegen bezüglich Luftschadstoff- und Lärmemission Umweltqualitätsziele zu Grunde. Maßgaben, die unter Berücksichtigung der Tatsache zu betrachten sind, dass die Quellgruppe Verkehr heute mit ca. 65% Hauptverursacher der luftverunreinigenden Emissionen ist, während Industrie- und Kraftwerksemissionen dagegen deutlich zurückgegangen sind.

1. Sozialverträglicher Verkehr, d.h.:

- Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten: Fußgänger, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr,
- Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle,
- Verringerung von Gefährdungen und Beeinträchtigungen.

2. Stadtverträglicher Verkehr, d.h.:

- Schaffung und Erhaltung von Freiräumen, z.B. Plätzen, Straßenräumen, Grünflächen,
- Wiederherstellung von Raum für städtisches Leben, z.B. Handel, Aufenthalt, Freizeit.

3. Umweltverträglicher Verkehr, d.h.:

- Verringerung der Umweltbelastungen (Emissionen, Landschafts- und Flächenverbrauch)

Diese Ziele sollen durch ein Bündel an Strategien realisiert werden, die primär eine Entkoppelung von Mobilität und Kfz-Verkehr anstreben. Die Förderung eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs und der sonstigen umweltfreundlichen Bewegungsarten haben Vorrang. Angestrebt wird eine gleichrangige Erschließung aller Stadtteile vor-

³⁰Siehe zum Thema Verkehr: *Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994, a.a.O. und Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Verkehrsentwicklungsplan, Leitlinien und Projekte; Heidelberg 1996 und Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, a.a.O.*

nehmlich durch Straßenbahnen. Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt soll einerseits durch weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und andererseits durch den Aufbau eines angepassten Parkplatzangebots, eines Verkehrsleitsystems und anderer verkehrsentlastender Maßnahmen verbessert werden.

Die Verknüpfung von Fern-, Regional- und innerstädtischem öffentlichen Nahverkehr soll verbessert werden um insbesondere für Pendler die Anfahrtsdauer ihrer Fahrtziele zu optimieren.

Die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel soll zusätzlich durch eine Stadtentwicklung unterstützt werden, die anhand durchmischter, kompakter Strukturen, einer dichten Bebauung entlang des schienengebundenen Nahverkehrs und einem hohen Anteil an Fuß- und Radwegen den Rückgang von MIV-Fahrten veranlasst. Ferner soll der Schwerlastverkehr durch ein umfassendes City-Logistik-Konzept gebündelt werden.

4.7.3 Planungen

4.7.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Das bestehende Netz von Fern-, Regional- und Straßenbahn und dessen Verknüpfung mit Ortsbussen soll weiter ausgebaut werden, um die Erreichbarkeit auch in Bereichen zu beschleunigen, die heute ausschließlich mit Ortsbussen angefahren werden. Die aktuelle Erschließung des besiedelten Stadtgebietes wird im Erläuterungsplan ÖPNV durch eine kombinierte Darstellung aller Haltestellen mit ihrem jeweiligen Einzugsbereich sowie deren Färbung nach der klassierten individuellen Anfahrtsfrequenz durch alle ÖPNV-Medien sichtbar.

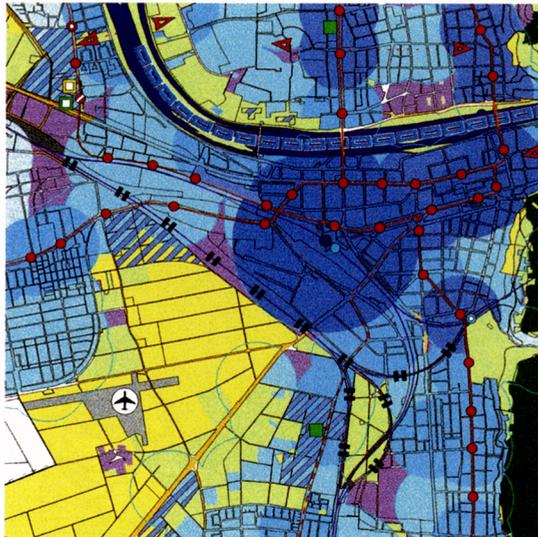
Maßnahmenbereiche

Als Maßnahmen auf regionaler Ebene zur Attraktivierung des ÖPNV für Pendlerbewegungen ist neben der Einrichtung der „S-Bahn Rhein Neckar“ und dem Ausbau von in die Region führenden Straßenbahnen insbesondere die Optimierung von Verknüpfungspunkten zu nennen.

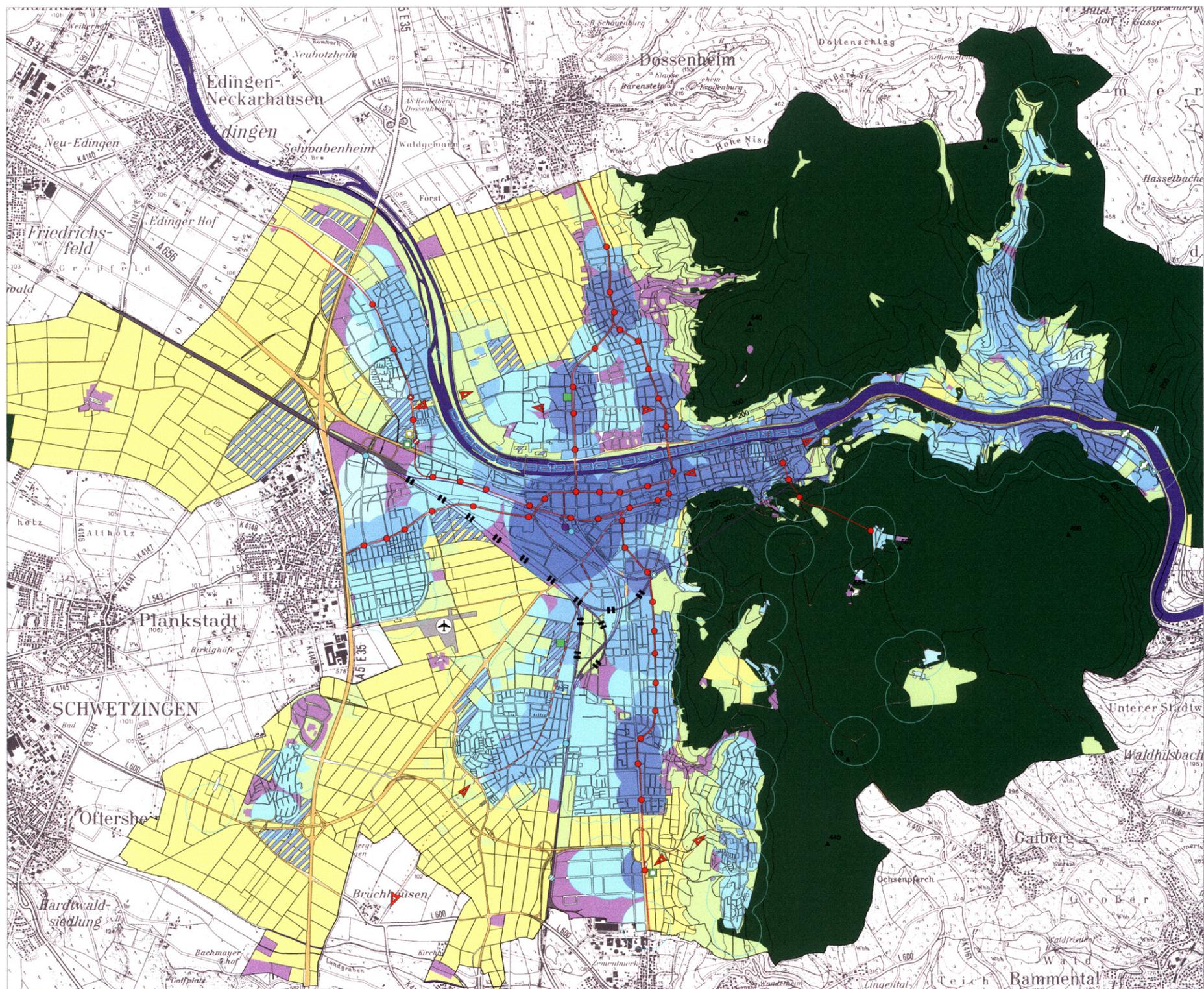
Die neu einzurichtende S-Bahn soll auf den vorhandenen Bahnstrecken Anschluss nach Mannheim/Ludwigshafen, in die Pfalz, ins Neckartal und nach Bruchsal bieten. Zwischen Handschuhsheim und Schriesheim ist die OEG-Trasse bereits zweigleisig ausgebaut. Ein Schienennetausbau in die Region über Eppelheim nach Plankstadt, Schwetzingen und Sandhausen ist angedacht, erhält jedoch im Verkehrsentwicklungsplan weniger Priorität als die verbesserte Anbindung des Elsensaales durch Schnellbus, Stadtbahn, oder Regionalbahn. Bezüglich der Optimierung von Verknüpfungspunkten sind zusätzliche S-Bahnhaltepunkte wie „Franz-Knauff-Straße“, „Orthopädie“ und „Schlierbach Bahnhof“ sowie die Zusammenlegung von Haltestellen verschiedener Transportmittel wie am Karlsruhbahnhof geplant.

Auf städtischer Ebene wird Maßnahmen bezüglich der Linienoptimierung und Liniennetzerweiterung des Straßenbahnnetzes ein hohes Gewicht beigemessen.

Ein bereits 1995 fertiggestellter Lückenschluss ist die Linienverbindung Berliner Straße, mit der neuen Haltestelle Heiligenbergschule. Hiermit ist nicht nur der Anschluss von Handschuhsheim an das Neuenheimer Feld stark beschleunigt worden, sondern auch die Fahrzeit zum Hauptbahnhof, da der Umweg über den Bismarckplatz eingespart wird. An



Erläuterungsplan 7 ÖPNV



Schiennetz
Bestand / Planung / Option

- Deutsche Bundesbahn
- Straßenbahn, Stadtverkehr und regional
- Option, Variantenprüfung

Bahnhöfe und Haltestellen
Bestand / Planung / Option

- Fernbahnhof
- Regionalbahnhof
- Straßenbahnhaltestelle

Haltestelleneinzugsbereiche und relative Anfahrtshäufigkeiten für Heidelberg

- DB 700m, Straßenbahn und Bus 300m
- Sehr hoch (alle ÖPNV-Typen)
- Mittel (alle ÖPNV-Typen)
- Sehr gering (alle ÖPNV-Typen)
- Siedlungsfläche Bestand / Planung

Sonstige Darstellungen

- "Vaporetto" Schiffspendelverkehr, Option
- P+R Bestand / Planung / Option
- Reisebusterminal Planung / Option
- Langfristige Nutzungsaufgabe
- Überwiegend landwirtschaftliche Fläche
- Waldgeprägte Flächen
- Sonstige Grün- und Freiflächen
- Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
- Gewässerflächen
- Autobahn, Hauptverkehrsstraßen
- Flugplatz / Bahnfächen

Erhebungsstand: 12/97

das Neuenheimer Feld sind darüber hinaus weitere Anschlüsse von der Altstadt über die Mönchhofstraße und von Wieblingen über den Neckar angedacht. Zwei weitere wichtige Netzergänzungen sind der Straßenbahnanschluss Kirchheim, der voraussichtlich bis zum Jahr 2002 in Betrieb genommen werden kann und die Straßenbahnerschließung der Altstadt. Außerdem werden zur Realisierung von Taktserhöhungen Liniensplittings notwendig, die Netzergänzungen südlich des Bahnhofs in Verbindung mit einer sog. „Hauptbahnhofbrücke“ und in der Rohrbacher Straße zwischen den Haltepunkten „Franz-Knauff-Straße“ und „Bismarckplatz“ erforderlich machen.

Als Maßnahme zur Lenkung des Touristenverkehrs auf das städtische öffentliche Verkehrsnetz sollen Reisebusterminals eingerichtet werden, von denen aus die Altstadt bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein soll.

4.7.3.2 Schiffspendelverkehr

Ergänzend zu den im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen wurde die Einrichtung eines Schiffspendelverkehrs auf dem Neckar geprüft. Die Schiffsroute soll sich vom Karlstorbahnhof bis zum Schwimmbad Tiergartenstraße erstrecken und die stark belasteten ÖPNV-Korridore in Bergheim durch die Aufnahme von Berufs- und Ausbildungs- sowie Freizeit- und Tourismusverkehr entlasten. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung führte zu dem Ergebnis, dass eine derartige Maßnahme wirtschaftlich nicht vertretbar ist.³¹

4.7.3.3 Motorisierter Individualverkehr

Das Stadtgebiet Heidelbergs ist über zwei Bundesstraßen, die in Nord-Süd- und Ost-Westrichtung verlaufen, erreichbar. Beide Bundesstraßen führen auf das Autobahnnetz der Rheinebene und verbinden Heidelberg so mit dem übrigen Bundesgebiet. Das Netz der Bundesstraßen wird ergänzt durch die im Jahr 2000 fertiggestellte B 535.

Weitere Netzergänzungen sind nicht vorgesehen. Die Maßnahmen beschränken sich auf den Ausbau von Knoten. Nach der Fertigstellung der drei Maßnahmen: Ausbau der BAB-Anschlussstelle Heidelberg-Schwetzingen, Anbindung der B 3 an die L 600 und der neuen Anfahrt zum Gewerbegebiet Rohrbach-Süd über die B 3, sollte die Führung des Fern- und Regionalverkehrs in das Stadtgebiet hinein optimiert sein.

Maßnahmenbereiche

Um dementsprechend die notwendige Senkung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie die Entlastung der Verkehrssituation in der Innenstadt zu forcieren, konzentrieren sich alle weiteren Maßnahmen zum Kraftfahrzeugverkehr auf Geschwindigkeitsdämpfung, Verkehrslenkung und Optimierung des Zusammenspiels aller Mobilitätsformen. Die Pfortnerung des MIV auf Haupteinfahrtsstraßen soll in Abstimmung mit Programmen des ÖPNV insbesondere zu den morgendlichen Verkehrsspitzenzeiten eine Dosierung des in die Stadt einfahrenden Verkehrs ermöglichen.

Als wesentliches Mittel zur Schaffung von Chancengleichheit im Verkehrsraum wird die Entwicklung einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption gesehen. Dies schließt gleichermaßen die Einrichtung eines Park-Leit-Systems in Zusammenhang mit der koordinierten Bewirtschaftung bestehender Parkbauten, wie auch die Information der Autofahrer

³¹ URS Nahverkehrsberatung: NeckarLinie Heidelberg – Grobe Abschätzung der Wirtschaftlichkeit eines öffentlichen Bootsverkehrs im Bereich der Stauhaltung Heidelberg – Wieblingen, Heidelberg, November 1996, unveröffentlichtes Manuskript

mit ein. Abgesehen davon ist in Zusammenhang mit den Erweiterungsplanungen der Universität eine Stellplatzkonzeption für das Neuenheimer Feld zu erarbeiten.

4.7.3.4 Radverkehr

Obwohl sich der steigende Trend zugunsten des Radverkehrs zwischen 1992 und 1995 nicht fortsetzen konnte (Radfahrer pro Tag auf der Theodor-Heuß-Brücke, 1992: 12.100, 1995: 14.600), wird davon ausgegangen, dass der Fahrradverkehr – insbesondere bezogen auf den Binnenverkehr in Heidelberg – durch unterstützende Maßnahmen steigerungsfähig ist.

Maßnahmenbereiche

Der Verkehrsentwicklungsplan geht davon aus, dass vor allem Maßnahmen für eine sichere Führung des Radverkehrs in Knotenbereichen und eine dem jeweiligen Straßenraum angepasste Anordnung der Radverkehrswege den Radverkehr entsprechend fördern. An der Umsetzung der Maßnahmen zum Ausbau des projektierten Radverkehrsnetzes wird bereits intensiv gearbeitet. So sind im Zeitraum von 1991 bis 1998 24 Kilometer neue Radwege errichtet worden. Dennoch ist noch eine erhebliche Anzahl von Fahrradstraßen, Radwegen, Radfahrstreifen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Fahrbahnseitenstreifen an Hauptverkehrsstraßen auszuweisen. Für die fernere Zukunft schlägt der Verkehrsentwicklungsplan den Bau einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke von Wieblingen über den Neckar ins Neuenheimer Feld vor.

Als Maßnahmen zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV sind die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen (B+R) an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV und vorrangig für die Bewohner der Hangbereiche Mitnahmemöglichkeiten in den Fahrzeugen des ÖPNV vorgesehen.

Auch bezüglich der Benutzung des Radverkehrsnetzes wird auf die Information der Verkehrsteilnehmer gesetzt. Eine spezielle Wegweisung und Ausschilderung wichtiger Radverkehrsachsen und Routen sowie die Herausgabe eines „Radfahrer-Stadtplanes“ sollen die Orientierung im Stadtgebiet erleichtern.

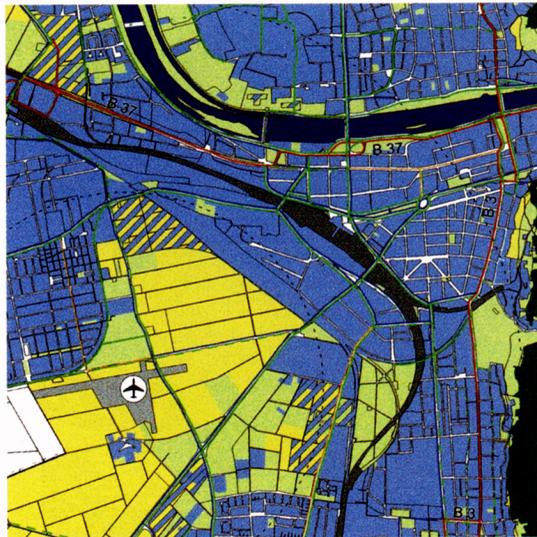
4.7.3.5 Fußgängerverkehr

Im Bereich der kurzen Wege, aber auch am Beginn und Ende jeder Fortbewegung mit Hilfe eines Verkehrsmittels steht der Fußweg. Entsprechend der Analyse des Verkehrsentwicklungsplanes wäre auch der Fußgängerverkehr noch steigerungsfähig, wenn die nötigen Voraussetzungen dazu geschaffen werden würden.

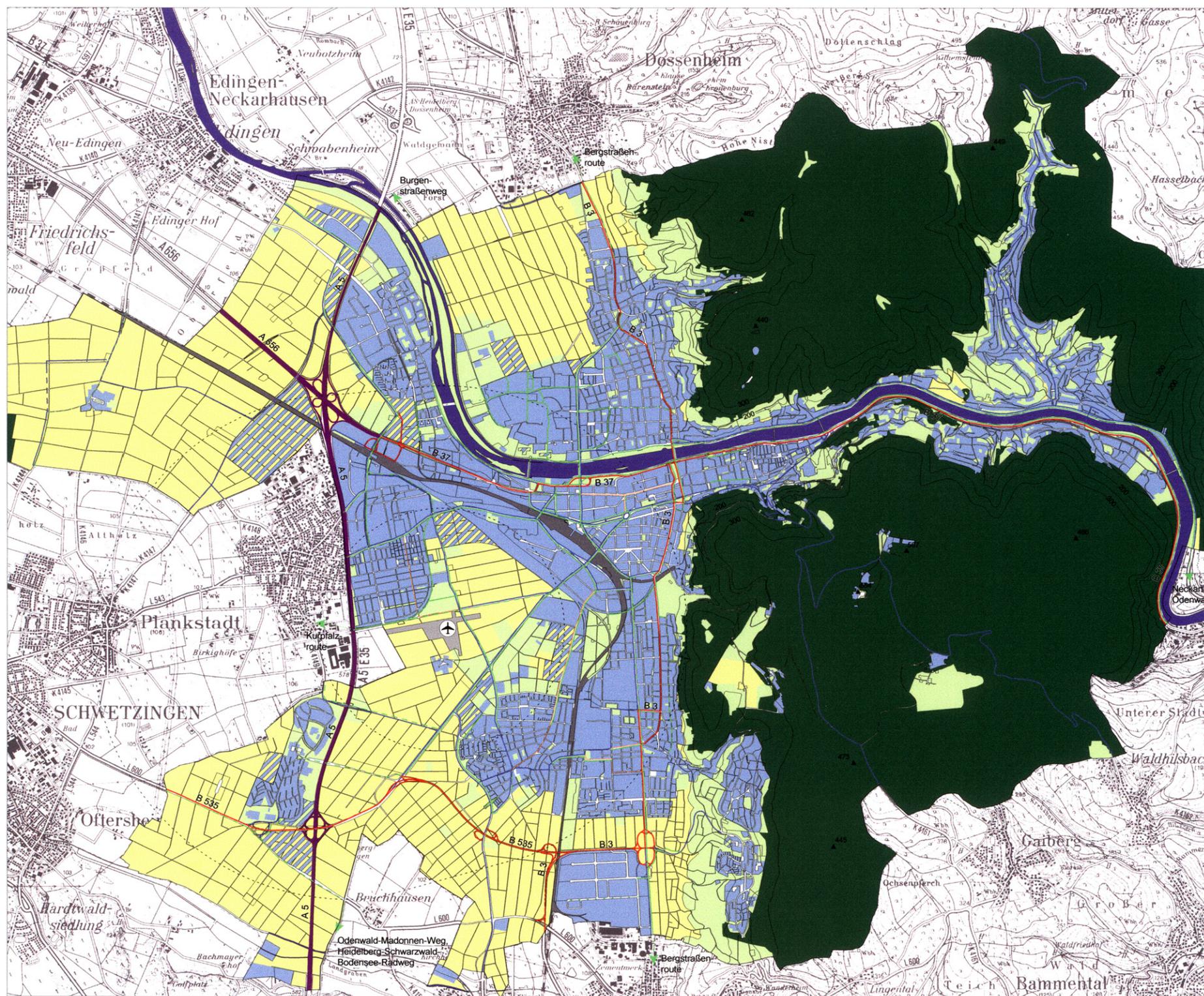
Maßnahmenbereiche

Als notwendige Maßnahmen zur Begünstigung des Fußgängerverkehrs werden zusätzliche Überquerungshilfen und Fußgängerüberwege, die Verbreiterung von Gehwegen, die Führung des Radverkehrs auf Radstreifen anstatt auf dem Gehweg, die Ausweisung von Buskaps statt Busbuchten und kürzere Wartezeiten an Ampeln genannt.³²

³² siehe Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): *Straßenräumliches Handlungskonzept für das Straßennetz der Stadt Heidelberg, April 1996, Bearbeitung: Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen*



Erläuterungsplan 8 Individualverkehr



Straßennetz
Bestand / Planung / Option

	Autobahn
	Bundesstraße
	Sonstige Hauptverkehrsstraßen
	Sonstige Hauptverkehrsstraßen (ausschl. Ziel- und Quellverkehr)

Hauptradwegenetz
Bestand / Planung / Option

	Radwege
	Radwanderroute

Sonstige Darstellungen

	Siedlungsfläche Bestand / Planung
	Flugplatz
	Baubeschränkungszone
	Bahnflächen
	Überwiegend landwirtschaftliche Fläche
	Waldprägte Flächen
	Sonstige Grün- und Freiflächen
	Hangkante 150 m, Hangbereich, Bergkuppe m
	Gewässerflächen

Erhebungsstand: 12/97

5. Anhang

5.1 Literaturnachweis

Freie Planungsgruppe Berlin GmbH mit Conradi, Braum & Bockhorst:
Baudichtenkonzept / Städtebaulicher Leitplan Stadt Heidelberg;
Zwischenbericht; im Auftrag des Stadtplanungsamtes; Berlin, Juni 1996

Freie Planungsgruppe Berlin GmbH mit Conradi, Braum & Bockhorst:
Baudichtenkonzept / Städtebaulicher Leitplan Stadt Heidelberg; Mate-
rialien zum Zwischenbericht; im Auftrag des Stadtplanungsamtes;
Berlin, April 1996

Stadt Heidelberg, DS 670/94 Heidelberg Deklaration/Aalborg Deklaration

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Amt für Um-
weltschutz und Gesundheitsförderung, Landschaftsamt, Stadtplanungs-
amt (Hg.): Ökologische Bestandsaufnahme und Bewertung unbebauter
Flächen im Siedlungsbereich in Heidelberg, Bearbeitung: Merz und
Plessing, Büro für Ökologie und Umweltplanung, Heidelberg, Mai 1992

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Stadtplanungs-
amt (Hg.): Der Beratungsprozess zum Modell Räumliche Ordnung,
Heidelberg, Dezember 1999

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Daten-
blatt „Heidelberg auf einen Blick 1995“, Heidelberg 1996

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Einzel-
handelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, Bearbeitung: Concepta,
Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH, Saarbrücken und
AGENDA, Büro für Stadt- und Regionalentwicklungsplanung, Lörrach,
= Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg 1997

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Stadt-
entwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, = Schriften zur
Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997,

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.):

Stadtteilrahmenplan Bergheim; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und
Bewertung; Heidelberg 1994

Stadtteilrahmenplan Bergheim; Teil 2: Entwicklungskonzept und Maß-
nahmenvorschläge; Heidelberg 1997

Stadtteilrahmenplan Boxberg; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und
Bewertung; Heidelberg 1996

Stadtteilrahmenplan Emmertsgrund; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose
und Bewertung; Heidelberg 1994

Stadtteilrahmenplan Handschuhsheim; Teil 1: Bestandsaufnahme; Pro-
gnose und Bewertung; Heidelberg 1995

Stadtteilrahmenplan Kirchheim; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose
und Bewertung; Heidelberg 1994

Stadtteilrahmenplan Kirchheim; Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge; Heidelberg 1998

Stadtteilrahmenplan Pfaffengrund; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1995

Stadtteilrahmenplan Rohrbach; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1994

Stadtteilrahmenplan Rohrbach; Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge; Heidelberg 1997

Stadtteilrahmenplan Schlierbach; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1996

Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1995

Stadtteilrahmenplan Wieblingen; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1994

Stadtteilrahmenplan Wieblingen; Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge; Heidelberg 1996

Stadtteilrahmenplan Ziegelhausen; Teil 1: Bestandsaufnahme; Prognose und Bewertung; Heidelberg 1995

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Verkehrsentwicklungsplan, Leitlinien und Projekte; Heidelberg 1996

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Straßenräumliches Handlungskonzept für das Straßennetz der Stadt Heidelberg, Heidelberg, März 1996, Bearbeitung: Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Siedlungsstrukturkonzept, Heidelberg, August 1999, Bearbeitung: Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin

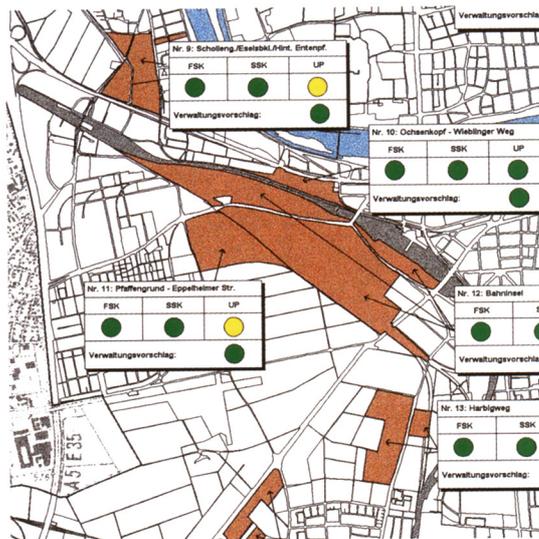
Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, Heidelberg August 1999, Bearbeitung: Becker Giseke Mohren Richard/Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin

Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung (Hg.): Umweltplan, Heidelberg März 1999, Bearbeitung Planungsgruppe 4, Berlin

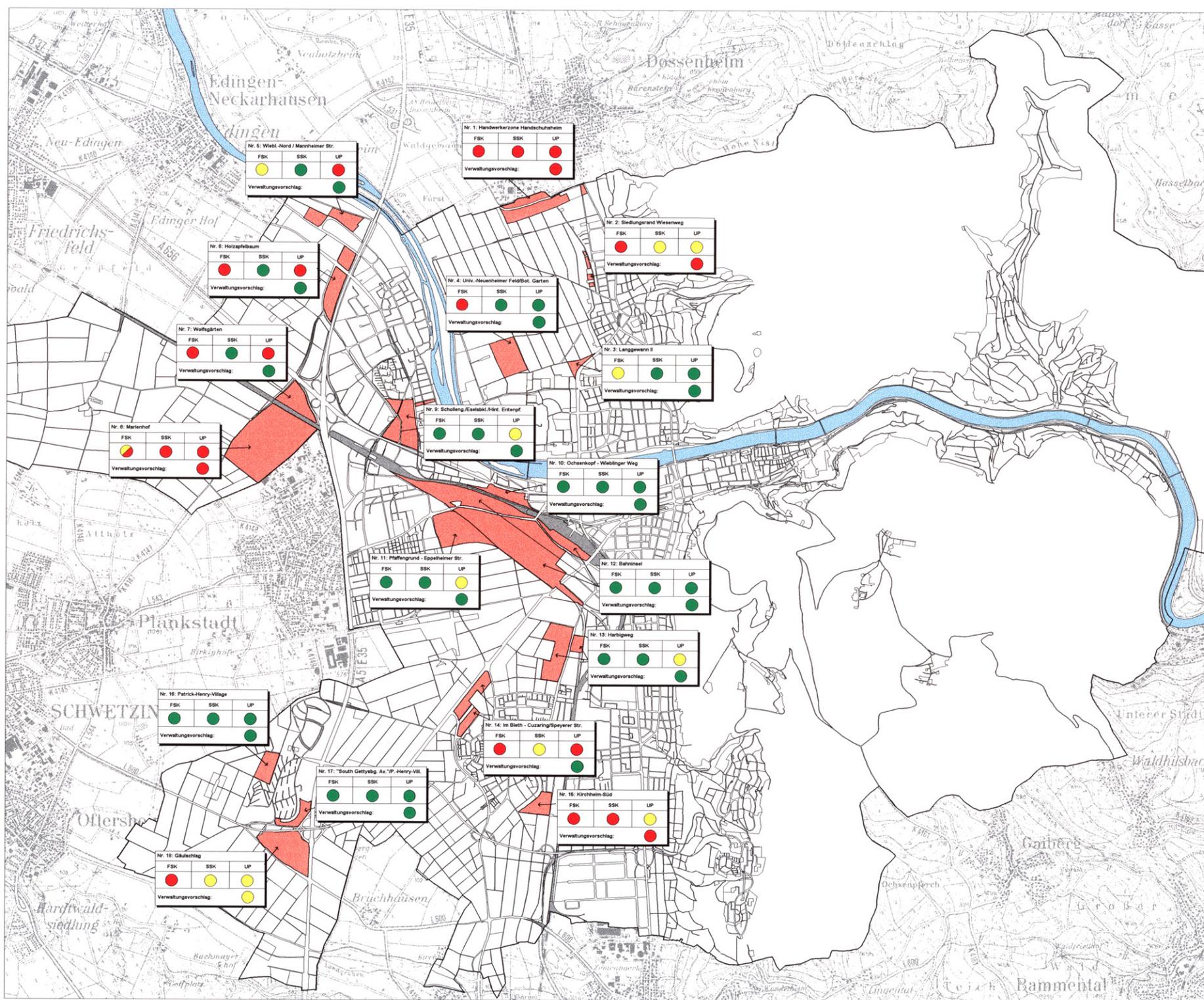
Stadt Heidelberg, Amt für Wohnbauförderung (Hg.): Wohnungsentwicklungsprogramm 1998 bis 2002, Heidelberg 1998

URS Nahverkehrsberatung: NeckarLinie Heidelberg – Grobe Abschätzung der Wirtschaftlichkeit eines öffentlichen Bootsverkehrs im Bereich der Stauhaltung Heidelberg – Wieblingen, Heidelberg, November 1996, unveröffentlichtes Manuskript

5.2 Bewertung ausgewählter Baulandpotentiale – Der Ampelplan



Der Ampelplan



Bewertung ausgewählter Baulandpotentiale

■	Baulandpotential
●	verträglich
●	eingeschränkt verträglich
●	unverträglich

Verwaltungsvorschlag zur Umsetzung (Empfehlung zur Aufnahme in den FNP)

●	ja
●	eingeschränkt bei "Glückschlag": Ausschluss für Verlagerung d. amerik. Einrichtungen a.d. Bahninsel
●	nein

FSK = Freiflächenstrukturkonzept
 SSK = Siedlungsstrukturkonzept
 UP = Umweltplan

Anlage zur Gemeinderatsdrucksache 363/1999 vom 08.07.1999

1 : 15.000 im Original
 Freiflächenstrukturkonzept /
 Siedlungsstrukturkonzept /
 Umweltplan
 Stadt Heidelberg

5.3 Das beschlossene Modell Räumliche Ordnung in Zahlen

Tabelle 1: Flächenbilanzierung ausgewählter Schwerpunkträume des Modells Räumliche Ordnung (MRO) nach dem Gemeinderatsbeschuß vom 28.7.1999

Nr.	Fläche	Stadtteil	Art	Fläche in ha für:			Verwaltungs- vorsch.	AP ca.	WE ca.
				Gewerbe *inkl. So Geb	Wohnen	Gesamt			
4	Botan. Garten	Handschuhsheim	Erweiterung	14,1*		14,1	+		
3	Langgewann II ¹⁾	Handschuhsheim	Erweiterung	2,6*		2,6	+	260	
5	Wiebl.-Nord	Wieblingen	Bestand	6,0		6,0	+	600	
6	Holzapfelbaum	Wieblingen	Erweiterung	13,2		13,2	+	1320	
7	Wolfsgärten	Wieblingen	Erweiterung	10,4		10,4	+	1040	
8	Marienhof	Wieblingen	Erweiterung	58,0		58,0	-	5800	
9	Eselsbuckel	Wieblingen	Erweiterung	4,5		4,5	+	450	
9	Schollengewann	Wieblingen	Erweiterung		8,5	8,5	+		600
9	Hinterer Entenpfuhl	Wieblingen	Erweiterung	4,1*		4,1	+		
10	Ochsenkopf	Bergheim	Erweiterung	5,8		5,8	+	580	
11	Eppelheimer Str. ²⁾	Pfaffengr.(Kirchh.)	Erweiterung		19,8	19,8	+		1100
12	Bahninsel	Westst./Wiebl./Kirchh.	Umbau	40,0		40,0	+	4000	
12	Bahninsel	Westst./Wiebl./Kirchh.	Umbau		49,0	49,0	+		2500
13	Harbigweg	Kirchheim	Umbau	9,7	9,7	19,4	nur WO		400
14	Im Bieth	Kirchheim	Erweiterung		3,7	3,7	+		200
14	Im Bieth	Kirchheim	Erweiterung	7,3		7,3	+	730	
16	Patrick-Henry-Vill.	Kirchheim	Erweiterung		7,1	7,1	+		400
17	South-Gettysburg	Kirchheim	Erweiterung	4,5*		4,5	+		
18	Gäuschlag	Kirchheim	Erweiterung	21,3*		21,3	+		³⁾
Summe				201,5	97,8	299,3		14780³⁾	5200

AP = Arbeitsplätze
WE = Wohneinheiten

Die groben Abschätzungen der auf den einzelnen Flächen möglichen Arbeitsplätzen beruht auf der Durchschnittsannahme: ca. 100 Arbeitsplätze/ha. Die Wohnungszahl wurde von den Gutachtern (Conradi, Braum & Bockhorst) auf Basis der vorgeschlagenen Geschossflächenzahl ermittelt. Die Angaben dienen vor allem dazu, eine Vorstellung von den Größenordnungen zu geben. Bei der konkreten Überplanung und Bebauung der Flächen können sich erhebliche Abweichungen ergeben.

- 1) Im MRO als Sondernutzung Technologiepark
- 2) Von dem Stadterweiterungsgebiet "Pfaffengrund Eppelheimer Str." (Nr. 11) mit insgesamt 19,8 ha entfallen statistisch 9,1 ha auf den Pfaffengrund und 10,7 ha auf Kirchheim
- 3) ohne Arbeitsplätze im „Gäuschlag“, da dieses Gebiet für Verlagerungen amerikanischer Einrichtungen vorgesehen ist.

**Quelle: Conradi, Braum & Bockhorst, Modell Räumliche Ordnung, Ergebnisbericht, Mai 1999 und Gemeinderatsbeschluss vom 28.7.99
Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg, Oktober 1999**

Tabelle 2: MRO – Flächenbilanzierung nach Stadtteilen, Flächen- und Nutzungsarten – nach dem Gemeinderatsbeschluss vom 28.7.99 unter Berücksichtigung des Binnenpotentials

Stadtteil	Entwicklungspotential in ha nach Flächen- und Nutzungsarten																
	Im Bestand				Durch Stadtbau				Durch Stadtweiterung				Flächenpotential insgesamt				
	Insgesamt	GE	WO		Insgesamt	GE	WO		Insgesamt	GE ¹⁾	SO	WO		Insgesamt	GE ¹⁾	SO	WO
Schlierbach	3,4	0	3,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,4	0	0	3,4
Altstadt	0,51	0	0,51	0	0,05	0	0,05	0	0	0	0	0	0	0,56	0	0	0,56
Bergheim	1,48	0	1,48	10,67	16,77	6,11	6,11	0	0	0	0	0	18,25	10,67	0	7,59	
Weststadt	1,09	0	1,09	74,7	31,13	43,57	0	0	0	0	0	0	75,79	31,13	0	44,66	
Südstadt	4,82	1,86	2,96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,82	1,86	0	2,96	
Rohrbach	12,45	9,09	3,36	11,37	5,69	5,69	0	0	0	0	0,5	0,5	24,32	14,78	0	9,55	
Kirchheim	2,83	0	2,83	24,53	13,29	11,24	54,59	28,6	4,5	21,49	2,6	2,6	81,95	41,89	4,5	35,56	
Pfaffengrund ²⁾	6,67	6,08	0,59	5,04	3,53	1,52	9,12	0	0	9,12	9,45	9,45	20,83	9,61	0	11,23	
Wieblingen	18,02	15,07	2,95	23,39	15,52	7,88	99,65	86,1	4,1	9,45	116,69	116,69	141,06	116,69	4,1	20,28	
Handschuhsheim	3,59	0	3,59	0	0	0	16,7	2,6	14,1	14,1	0	0	20,29	2,6	14,1	3,59	
Neuenheim	3,1	0	3,1	2,72	0	2,72	0	0	0	0	0	0	5,82	0	0	5,82	
Boxberg	0,14	0	0,14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,14	0	0	0,14	
Emmertsgrund	0,06	0	0,06	0	0	0	0,96	0	0	0,96	0	0	1,02	0	0	1,02	
Ziegelhausen	10,37	0	10,37	4,23	0	4,23	0	0	0	0	0	0	14,6	0	0	14,6	
Insgesamt	68,53	32,1	36,43	162,80	79,81	82,99	181,52	117,3	22,7	41,52	412,85	229,21	22,7	20,770	22,7	160,94	
darauf mögliche: Wohneinheiten³⁾ Arbeitsplätze³⁾			1.800		8.000	5.500		9.570		2.400		20.770				9.700	

1) Die Flächen "Gäulschlag" (Nr. 18) und "Langgewann II" (Nr. 3) sind entsprechend ihrer geplanten Nutzung dem Gewerbe zugeordnet, baurechtlich soll Sondernutzung ausgewiesen werden. Arbeitsplätze wurden für das Gebiet "Gäulschlag" nicht abgeschätzt, da diese Fläche der Verlagerung amerikanischer Einrichtungen vorbehalten bleibt.

2) Von dem Stadterweiterungsgebiet "Pfaffengrund Eppelheimer Str." (Nr. 11) mit insgesamt 19,8 ha entfallen statistisch 9,1 ha auf den Pfaffengrund und 10,7 ha auf Kirchheim.

3) Die groben Abschätzungen der auf den einzelnen Flächen möglichen Arbeitsplätze beruht auf der Durchschnittsannahme: ca. 100 Arbeitsplätze/ha.

Die Wohnungszahl wurde von den Gutachtern auf Basis der vorgeschlagenen Geschossflächenzahl ermittelt. Die Angaben dienen vor allem dazu, eine Vorstellung von den Größenordnungen zu geben. Bei der konkreten Überplanung und Bebauung der Flächen können sich erhebliche Abweichungen ergeben.

**Quelle: Conradi, Braum & Bockhorst, Modell Räumliche Ordnung, Ergebnisbericht Mai 1999 und Gemeinderatsbeschluss vom 28.7.99
Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg, Oktober 1999**

Veröffentlichungen zum Thema

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010

Leitlinien und Ziele
Heidelberg, Juli 1997

Amt für Stadtentwicklung und Statistik und Stadtplanungsamt

Der Beratungsprozess zum Modell Räumliche Ordnung

Heidelberg 1999

Werkstattgespräch

Soziale Stadtentwicklung

Berlin 1999

Stadtplanungsamt

Siedlungsstrukturkonzept

Ergebnisbericht
Heidelberg 2000
auch auf CD-ROM und im Internet

Freiflächenstrukturkonzept

Ergebnisbericht
Heidelberg 2000
auch auf CD-ROM und im Internet

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Umweltplan

Heidelberg, März 1999

Diese Veröffentlichungen sind bei den jeweiligen
Ämtern der Stadtverwaltung Heidelberg zu bestellen:
Postfach 10 55 20, 69045 Heidelberg

stadtentwicklung@heidelberg.de	Tel.: 06221/58 21 50
stadtplanungsamt@heidelberg.de	Tel.: 06221/58 23 00
umweltamt@heidelberg.de	Tel.: 06221/58 18 00

Veröffentlichungen aus der Reihe
Schriften zur Stadtentwicklung
**Stadtentwicklungsplan
Heidelberg 2010**

- **Stadt Heidelberg
Solidarische Stadt**
Dokumentation der Auftaktveranstaltung vom 8. Oktober 1994
September 1995
- empirica, Gesellschaft für Struktur- und Stadtforschung mbH
Stärken-Schwächen-Analyse
November 1995
- empirica, Gesellschaft für Struktur- und Stadtforschung mbH
**Szenarien zur Stadtentwicklung Heidelberg 2010
mit Diskussionspapier**
Dezember 1995
- empirica, Gesellschaft für Struktur- und Stadtforschung mbH
Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Entwurf: Leitlinien und Ziele
Konzept zur Konsensfindung und Umsetzung
Dezember 1995
- Stadt Heidelberg
Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Vorschlag für Leitlinien und Ziele
Diskussionsentwurf
Dezember 1995
- Stadt Heidelberg
Diskussionsentwurf Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Dokumentation der Podiumsdiskussionen
August 1996
- Stadt Heidelberg
Diskussionsentwurf Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Dokumentation der Stellungnahmen
November 1996
- Stadt Heidelberg
Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Materialband
Synopsis der Stellungnahmen zum Diskussionsentwurf
und Skizzen zur Stadtentwicklung Heidelberg
der Architektenkammergruppe Heidelberg
Juni 1997
- Stadt Heidelberg
Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010
Leitlinien und Ziele
Juli 1997

*Diese Veröffentlichungen sind
zu bestellen bei:*

Stadt Heidelberg
**Amt für Stadtentwicklung
und Statistik**
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg
Tel.: 0 62 21/58 21 50