

STADTTEILRAHMENPLAN WESTSTADT/SÜDSTADT

Teil 2: **Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge**



Bevölkerung

Wohnen

Arbeiten

Versorgung

Kinder

Jugend

Frauen

Senioren

Kultur

Freizeit

Schule

Verkehr

Umwelt

Freiflächen

Stadtgestalt

Impressum:**Herausgeberin:**

Stadt Heidelberg
Marktplatz 10
69117 Heidelberg

Bearbeitung:**Dezernat I (Oberbürgermeisterin Beate Weber):**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Bürgeramt
Amt für Frauenfragen
Kämmereiamt
Amt für öffentliche Ordnung

Dezernat II (Erster Bürgermeister Prof. Dr. Raban von der Malsburg):

Amt für Liegenschaften
Sport- und Bäderamt
Amt für Wohnbauförderung
Stadtplanungsamt
Vermessungsamt
Amt für Baurecht und Denkmalschutz
Tiefbauamt

Dezernat III (Bürgermeister Dr. Jürgen Beß):

Schulverwaltungsamt
Kulturamt in Zusammenarbeit mit der VHS, Stadtbücherei sowie der Musik- und Singschule
Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit
Kinder- und Jugendamt

Dezernat IV (Bürgermeister Thomas Schaller):

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung
Feuerwehr
Landschaftsamt
Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung

Heidelberger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe (HVV):

Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG

Heidelberger Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH (HWE)**Koordination, Endredaktion, Gestaltung und Fotos:**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Vorwort

Nach dem Stadtteilgespräch zum Auftakt 1993, dem im April 1995 vorgelegten umfassenden Analysebericht sowie den beiden Workshops im Februar 2000 mit den Bürgerinnen und Bürgern der Weststadt und der Südstadt liegt jetzt das für beide Stadtteile gemeinsam erarbeitete Entwicklungskonzept vor.

Die gründerzeitlich geprägte **Weststadt** ist nicht nur ein sehr beliebtes Wohnviertel, sondern auch ein bedeutender Arbeitsstandort. Es ist wichtig, den historischen und urbanen Charakter zu bewahren, mit Verdrängungsprozessen behutsam umzugehen sowie punktuelle Verbesserungen und Aufwertungen vor allem in den Randbereichen zu erreichen. Die **Bahninsel** – nahezu so groß wie die Altstadt - stellt eine der größten städtebaulichen Herausforderungen für nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung in Heidelberg dar.

Für die **Südstadt** geht es vor allem darum, eine funktionale Mitte zu finden. Eine besondere Aufgabe ist die Reduzierung der Verkehrsbelastung und die bessere städtebauliche Integration der den Stadtteil durchschneidenden Hauptverkehrsachsen. Die Südstadt verfügt mit den Flächen der NATO-Streitkräfte langfristig über einen Entwicklungspuffer, der nach heutigem Ermessen in den nächsten Jahren nicht zur Verfügung steht, aber planerisch einkalkuliert werden sollte.

Wichtig für eine sozial, städtebaulich, wirtschaftlich und ökologisch zukunftsfähige Entwicklung der Weststadt und der Südstadt sind mir insbesondere folgende Aspekte:

1. Das zunehmende Stadtteilbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger der Südstadt artikuliert sich vor allem in dem Wunsch nach einer Stadtteilmitte als Identifikations- und Versorgungsschwerpunkt. Ansätze hierfür bestehen im Bereich des Markusplatzes. Dieser soll durch geeignete Maßnahmen städtebaulich und funktional aufgewertet und belebt werden. Hierzu könnten beispielsweise die Schaffung einer Bürgerbegegnungsstätte im Markushaus, die Stärkung des Wochenmarktes sowie gestalterische Maßnahmen beitragen.
2. Unabhängig von planerischen Überlegungen gilt es, das rege soziale, gesellschaftliche und kulturelle Leben in beiden Stadtteilen zu erhalten und zu stärken. Die bestehenden räumlichen Engpässe in der Weststadt und Südstadt sollen mittel- bis langfristig durch neue Raumangebote vermindert werden. Hierzu wurden in den Workshops zahlreiche Vorschläge gemacht. Im Rahmen der Entwicklung der Bahninsel ist frühzeitig darauf zu achten, dass ausreichend Räume für soziale, kulturelle und sportliche Aktivitäten geschaffen werden.
3. Die Bahninsel verfügt aufgrund ihrer Größe und Lage zur Innenstadt langfristig über das größte städtebauliche Entwicklungspotenzial Heidelbergs. Das gegenwärtig noch von Nutzungs- und Strukturdefiziten geprägte Gebiet, stellt eine große Chance dar, urbanes Wohnen sowie eine differenzierte Infrastruktur und zukunftsfähige Arbeitsplätze anzubieten. In dem neuen Stadtviertel können etwa 2.100 Wohnungen entstehen. Langfristig sollen dort einmal bis zu 5.500 Menschen wohnen und bis zu 7.500 Beschäftigte arbeiten. Durch ein Gemeinschaftsprojekt der Deutschen Bahn AG und der Stadt Heidelberg "Heidelberg 2000/Bahninsel", soll deshalb eine abgestimmte Entwicklung der Bahninsel und der umliegenden Areale vorangetrieben werden.
4. Eine weitere große Herausforderung ist die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfeldes. Der Bereich des Bahnhofs soll funktional gestärkt und zu einem Nebenzentrum aufgewertet werden. Der in den 50er Jahren erbaute Heidelberger Hauptbahnhof soll umgebaut und modernisiert werden, um ihn den heutigen Anforderungen anzupassen. Die Gestaltungsstudie des italienischen Architekten Burelli zeigt, wie der Bahnhofsvorplatz räumlich gefasst und das Umfeld sowie die Kurfürsten-Anlage bis zum Römerkreis städtebaulich aufgewertet werden kann.

IV

Die Einzelprojekte und Vorschläge in diesem Berichtsband müssen noch in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Heidelberg eingebunden werden. Sie sind auch noch nicht nach ihrer Bedeutung geordnet. Es wird die Aufgabe des Bezirksbeirates, der Gemeinderäte und der Verwaltung sein - unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und unter Abwägung der Dringlichkeit von Projekten in der gesamten Stadt - die Umsetzung der Ideen zu prüfen und die notwendigen Beschlüsse zu treffen. Alle Entscheidungen für die Weststadt und die Südstadt werden sich aber schon in den nächsten Jahren an den großen Linien ausrichten, die dieser Stadtteilrahmenplan vorgibt.

Für das große Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger der Weststadt und der Südstadt, die sich gemeinsam mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Interesse und persönlichem Einsatz Gedanken über die künftige Entwicklung ihres Stadtteils gemacht haben und es mit unermüdetlichem Engagement weiterhin tun, bedanke ich mich. Sie alle haben gemeinsam entscheidend zum Gelingen des Stadtteilrahmenplans beigetragen.

Ich freue mich auf die Abschlussdiskussion und die gemeinsame Verwirklichung der angedachten Maßnahmen.



Beate Weber
Oberbürgermeisterin

	Seite
Impressum	I
Vorwort	III
1. Einleitung	1
2. Weststadt und Südstadt - zwei Stadtteile in Heidelberg	5
3. Raumplanerische Zielsetzungen und Stadtentwicklungsplan	8
3.1 Regionalplan "Unterer Neckar" und Flächennutzungsplan	8
3.2 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele	10
3.3 Modell Räumliche Ordnung	12
3.4 Wechselwirkungen mit Nachbarstadtteilen	17
4. Räumliches Entwicklungskonzept für die Weststadt/Südstadt	19
4.1 Städtebauliche Ziele	19
4.2 Entwicklung der Bahninsel	23
4.3 Städtebauliche Handlungsschwerpunkte	26
5. Wohnen in der Weststadt/Südstadt	39
5.1 Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung in der Weststadt und der Südstadt	39
5.2 Neue Wohnquartiere	40
5.3 Ergebnisse der Workshops	41
6. Arbeiten und Einkaufen in der Weststadt/Südstadt	43
6.1 Bestandssicherung und -entwicklung	43
6.2 Aufwertung vorhandener und Entwicklung neuer Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorte	46
6.3 Ergebnisse der Workshops	48
7. Unterwegs in der und zur Weststadt/Südstadt	49
7.1 Öffentlicher Personennahverkehr	52
7.2 Radverkehr	55
7.3 Fußgängerverkehr	56
7.4 Motorisierter Individualverkehr	57
7.5 Ergebnisse der Workshops	59
8. Leben in der Weststadt/Südstadt	61
8.1 Kultur und Weiterbildung	62
8.2 Sport	65
8.3 Treffpunkt Bürgeramt	65
8.4 Gesundheitsversorgung	65
8.5 Feuerwehr	65
8.6 Sicherheit im Stadtteil	66
8.7 Ergebnisse der Workshops	68

VI

9.	Aufwachsen in der Weststadt/Südstadt	70
9.1	Entwicklung der Weststadt und der Südstadt zu kinder- und jugendfreundlichen Stadtteilen	70
9.2	Kindertageseinrichtungen	71
9.3	Jugendhilfe	72
9.3.1	Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in der Weststadt und der Südstadt	73
9.3.2	Ergebnisse der Jugendbefragung für die Stadtteile Weststadt und Südstadt	74
9.4	Spielplätze	75
9.5	Schulen	76
9.6	Ergebnisse der Workshops	78
10.	Altwerden in der Weststadt/Südstadt	80
10.1	Altenhilfestruktur und Seniorenwohnen	80
10.2	Ergebnisse der Workshops	83
11.	Umweltfreundliche Weststadt/Südstadt	85
11.1	Freiraum und Grünflächen	86
11.2	Schutz von Natur und Landschaft	88
11.3	Klima	89
11.4	Emissionen, Immissionen, Lärm	92
11.5	Boden, Altlasten, Grundwasser	93
11.6	Energie	93
11.7	Abfallwirtschaft	95
11.8	Ergebnisse der Workshops	95

Anhang

Ausgewählte Literaturhinweise

VII

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Raumordnerische Zielsetzungen	9
Abb. 2: Modell Räumliche Ordnung - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	13
Abb. 3: Baudichtenplan (Konzept Bauweise) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	13
Abb. 4: Freiflächenstrukturkonzept (Zielkonzept) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	15
Abb. 5: Umweltplan (Leitbild) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	17
Abb. 6: Nutzungskonzept für den Umbau des Hauptbahnhofs (Entwurf)	26
Abb. 7: Nutzungsverteilung Central Business Center	28
Abb. 8: Gestaltungsstudie für das Bahnhofsumfeld von Prof. Burelli	32
Abb. 9: Varianten zum Fahrradparkhaus	33
Abb. 10: Workshopideen zur Umgestaltung des Markusplatzes und Umgebung	35
Abb. 11: Räumliches Entwicklungskonzept für die Weststadt/Südstadt	37
Abb. 12: Nutzungsstruktur (Bestand, Planungskonzept) in der Weststadt/Südstadt	38
Abb. 13: Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung zwischen 1999 und 2010/15	39
Abb. 14: Kleinräumige Beschäftigtenentwicklung zwischen 1999 und 2010/15	43
Abb. 15: Planungsworkshop - Verkehr im Bereich Hauptbahnhof - Vorschläge zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes	50
Abb. 16: Planungsworkshop - Verkehr im Bereich Hauptbahnhof - Vorschläge zur Ergänzung bzw. zum Ausbau des Straßennetzes	51
Abb. 17: S-Bahnhof Franz-Knauff-Straße (Vorentwurf März 1997)	54
Abb. 18: Mögliche Trassenführung für den Königstuhltunnel mit Südumgehung	58
Abb. 19: Verkehrsprojekte in der Weststadt/Südstadt	60
Abb. 20: Erfasste Straftaten in der West- und Südstadt im Jahr 1999	67
Abb. 21: Entwicklung der erfassten Straftaten in der West- und Südstadt 1998/1999	67
Abb. 22: Räumliche Verteilung ausgewählter Infrastruktureinrichtungen in der Weststadt/Südstadt	69
Abb. 23: Freiflächenstrukturkonzept (Maßnahmenkonzept) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	87
Abb. 24: Klimatische Wirkungs- und Ausgleichsräume - Ausschnitt Weststadt/Südstadt	91

1. Einleitung

Warum Stadtteilrahmenpläne für alle Stadtteile?

Mit den Stadtteilrahmenplänen geht Heidelberg einen neuen Weg in der Stadtentwicklung. Nachdem sich in der Vergangenheit die Planung vornehmlich auf den Bereich der Altstadt mit ihren drei Sanierungsgebieten konzentriert hat, sollen durch die Stadtteilrahmenpläne für alle Stadtteile Aussagen über deren Entwicklungschancen und Entwicklungsgrenzen getroffen werden.

Eine gezielte städtebauliche Entwicklung der Stadtteile im Sinne dieses integrierten Stadtentwicklungsansatzes war früher nicht vorhanden. Die Folge war, dass in einigen Stadtteilen verschiedene Vorhaben nicht immer optimal aufeinander abgestimmt waren. Dies führte teilweise zu Versorgungsengpässen oder zu einschneidenden, nicht gewünschten Veränderungen im Stadtbild.

Mit den Stadtteilrahmenplänen will die Stadtverwaltung den Rahmen für das zukünftige Handeln der öffentlichen und privaten Akteure und Akteurinnen in den einzelnen Stadtteilen abstecken und eine geordnete soziale, ökonomische, städtebauliche und ökologische Entwicklung fördern. Dies kann nur unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geschehen.

Was sind Stadtteilrahmenpläne?

Rahmenpläne weisen Wege in eine zukünftige Entwicklung. Der Zeithorizont umfasst die nächsten zehn Jahre. Vielfach gehen die angesprochenen Maßnahmen wegen ihres langfristigen Charakters darüber hinaus. Die Stadtteilrahmenpläne sind vorausschauender, konzeptioneller Natur und haben nach dem Willen des Gesetzgebers keine unmittelbare rechtliche Bindung. Sie werden von der Stadt freiwillig erstellt und sollen dem Gemeinderat und der Verwaltung als Entscheidungshilfe und Leitlinie für das zukünftige Handeln dienen.

Die Stadtteilrahmenplanung umfasst, über die im Flächennutzungsplan dargestellten

oder in Bebauungsplänen festgesetzten Nutzungsbereiche (Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Grünflächen etc.) und baulichen Anlagen hinaus, auch räumlich-strukturelle, funktionale, stadtgestalterische, sozio-ökonomische und ökologische Aspekte.

Weststadt - urbanes Wohnquartier mit City-Funktionen

Der gründerzeitliche Charakter der Baustruktur sowie das in den 80er Jahren verkehrsberuhigte und aufgewertete Wohnumfeld machen weite Teile der Weststadt zu einem beliebten, innenstadtnahen Wohngebiet. Gleichzeitig ist der Stadtteil Standort für viele zumeist hochqualifizierte Arbeitsplätze. Entlang der Bahnhofstraße und der Kurfürsten-Anlage finden sich einerseits Verwaltungsgebäude, andererseits eine Vielzahl an Geschäften und Dienstleistungsanbietern. Das Gebiet der Bahninsel weist das größte innenstadtnahe Entwicklungspotential auf.

Südstadt - mehr als ein "Durchgangs-Stadtteil"

Geprägt durch die Lage zwischen der Weststadt und Rohrbach, durch Zäsuren der Bahngleise, der Römerstraße und Rohrbacher Straße und der großen Flächeninanspruchnahme der in Heidelberg stationierten NATO-Streitkräfte, ist die Südstadt für viele als eigenständiger Stadtteil kaum erkennbar. Dennoch ergibt dies nur ein verknapptes Bild von Heidelbergs nach Bevölkerungszahl und Fläche zweitkleinstem Stadtteil. Privilegierte Wohnlagen im östlichen Bereich prägen die Südstadt genauso wie luft- und lärmbelastete Quartiere entlang der Hauptverkehrsachsen. Sie verfügt über eine bedeutende Schulinfrastruktur und mehrere Sportanlagen. Heidelbergs größter und historisch bedeutsamster Friedhof sowie die größte Kleingartenanlage befinden sich dort. Der Stadtteil ist deutlich größer als es sich allein von der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzbilanz her ableiten lässt. Langfristig bergen vor allem die von den NATO-Streitkräften genutzten Quartiere große Entwicklungsmöglichkeiten, auch wenn gegenwärtig nichts auf eine Standortreduzierung hindeutet.

Ablaufplan
Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt
Stadtteilgespräch als Auftaktveranstaltung

Bestandsaufnahme, Prognose
und Bewertung

Vorstellung im Bezirksbeirat

Workshops

Entwicklungskonzept und
Maßnahmenvorschläge

Vorstellung im Bezirksbeirat
Stadtteilgespräch

Beschlussfassung im Gemeinderat

Arbeitsablauf der Stadtteilrahmenpläne

Das vorliegende Entwicklungskonzept ist die dritte Arbeitsphase der Stadtteilrahmenplanung.

Auftaktveranstaltung

Den öffentlichen Auftakt für die Arbeiten zu den Rahmenplänen bildete jeweils das Stadtteilgespräch. Für die beiden Stadtteile Weststadt und Südstadt fand dies am 14.09.1993 statt. In ihm wurde über den Arbeitsablauf, die bisherige Stadtentwicklung und wesentliche Planungsvorhaben informiert sowie Kritiken und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger entgegengenommen.

Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung - Teil 1 des Stadtteilrahmenplans

In der zweiten Phase wurde detailliert die gesamte räumliche, funktionale, städtebauliche, soziale, ökonomische und ökologische Struktur bzw. Situation des jeweiligen Stadtteils erfasst und einer problemorientierten Bewertung unterzogen. Dabei wurde eine Fülle von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange mit einbezogen. Dies gilt vor allem auch für die Beiträge aus der "Zukunftswerkstatt Weststadt/Südstadt", die unter dem Motto

"Frauen gestalten ihren Stadtteil" standen. Da Frauen häufig ihren Stadtteil besser kennen und teilweise auch anders wahrnehmen als Männer, waren in der Zukunftswerkstatt ausschließlich Frauen aufgerufen, ihre Kritik und Anregungen vorzulegen.

Der Teil 1 der Rahmenplanung, die Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung¹⁾, wurde am 25.04.1995 in einem umfassenden Berichtsband dem Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt und am 18.07.1995 dem Stadtentwicklungsausschuss in öffentlicher Sitzung vorgestellt. Dieser Band baut auf den Arbeiten von über 20 Fachämtern und der HVV auf.

Entwicklungskonzept - Teil 2 des Stadtteilrahmenplans

Der hier vorgestellte Teil 2 des Stadtteilrahmenplans Weststadt/Südstadt enthält in den einzelnen Fachkapiteln Vorschläge für Maßnahmen, die aus den Zielaussagen abgeleitet wurden und die auf den Fachplanungen der beteiligten Ämter basieren. Wichtige Informationen haben auch die zwei für die beiden Stadtteile durchgeführten Workshops²⁾ im Februar 2000 geliefert.

Die jeweiligen fachlichen Entwicklungsziele, Planungsansätze und -vorschläge sind in den einzelnen Fachkapiteln (Kapitel 4 bis 11) aufgeführt.

Soweit es sich um wesentliche, räumlich fassbare Planungselemente handelt, sind diese im räumlichen Entwicklungs- und Nutzungskonzept (Kapitel 4) flächenhaft dargestellt. Mit diesem Konzept soll sowohl der Rahmen für die langfristig angestrebte Entwicklung als auch für kurzfristig anstehende Planungsentscheidungen abgesteckt werden. Es bildet somit die Beurteilungsgrundlage für die zukünftige räumliche und strukturelle Entwicklung der Stadtteile Weststadt und

1) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Teil 1 - Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, Heidelberg, April 1995.

2) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Dokumentation der beiden Workshops am 17. und am 23. Februar 2000, Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge, Heidelberg, März 2000.

Südstadt. Es zeigt sowohl das Entwicklungspotential als auch die Entwicklungsgrenzen auf.

Maßnahmen von der Finanzierung abhängig - Langfristiger Zeithorizont

Mit der Aufnahme einer Maßnahme in den Stadtteilrahmenplan ist noch keine Entscheidung über ihre Finanzierung oder Durchführung getroffen. Hierüber hat der Gemeinderat jeweils in Abwägung mit den in anderen Stadtteilen erforderlichen Maßnahmen und den langfristigen Folgekosten zu entscheiden. Aus diesem Grund erfolgen für die Maßnahmenvorschläge auch keine Angaben zum vorgesehenen Realisierungszeitraum. Er ist von der Prioritätensetzung im Gemeinderat abhängig. Nach einem entsprechenden Gemeinderatsbeschluss müssen die Maßnahmen abhängig von der gesamtstädtischen Haushaltssituation und den Personal- und Planungskapazitäten bei der jährlichen Fortschreibung der Finanzplanung berücksichtigt werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind keinesfalls als abschließend zu betrachten. Aufgabe des Rahmenplans ist es vielmehr, die für die weitere Entwicklung der Weststadt und der Südstadt relevanten Schlüsselprojekte aufzuzeigen und ihre Abhängigkeiten transparent zu machen. Bei der sukzessiven Umsetzung der Planungsziele ist die laufende Anpassung an die jeweiligen Rahmenbedingungen erforderlich. In diesem Sinne ist bei einer langfristigen Entwicklungsplanung wie den Stadtteilrahmenplänen der Weg das Ziel. Kleine Schritte führen auch zum Erfolg.

Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess

Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Rahmenplanung hatte von Anfang an einen hohen Stellenwert. Vielfältige Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft gaben in jeder Bearbeitungsphase wichtige Anregungen.

Im Vorfeld zu diesem Entwicklungskonzept wurden am 17.02.2000 und am 23.02.2000 Workshops veranstaltet. In ihnen haben Bürgerinnen und Bürger sowie Fachexpertinnen und Fachexperten aus der Weststadt/Südstadt gemeinsam mit der Verwal-

tung Entwicklungsziele und Maßnahmen erarbeitet. Die hohe Beteiligung - an beiden Workshops haben jeweils ca. 60 Personen teilgenommen - sowie die zahlreichen Vorschläge beweisen das starke Interesse der Bürgerinnen und Bürger aus der Weststadt/Südstadt an der Gestaltung der Zukunft ihrer Stadtteile.

Themenschwerpunkte der Workshops

Die beiden Workshops hatten unterschiedliche Themenschwerpunkte:

Workshop I: Kinder - Jugendliche - Senioren - Soziales - Kultur - Freizeit

Workshop II: Städtebau - Wohnen - Wohnumfeld - Arbeiten - Einkaufen - Verkehr - Umwelt - Freiraum

Die Bürgerinnen und Bürger der Weststadt und der Südstadt hatten auf diese Weise die Möglichkeit aufzuzeigen, welche Ziele und Maßnahmen für sie wichtig und dringlich sind. Diese Prioritätensetzung ist in den Endbericht eingeflossen und stellt eine Entscheidungshilfe für den Beschluss im Gemeinderat dar. Die Ergebnisse der beiden Workshops wurden im Einzelnen in einem gesonderten Band dokumentiert.¹⁾ Sie sind als wertvolle Ergänzung zu dem vorliegenden zweiten Teil des Stadtteilrahmenplans zu sehen.

Bürgerschaftliches Engagement bei der Umsetzung gefordert

Auch bei den weiteren Planungen und Maßnahmen, die auf der Grundlage des durch den Gemeinderat beschlossenen Rahmenplans umgesetzt werden, sind die Bürgerinnen und Bürger der Weststadt und der Südstadt aufgefordert, aktiv an der Gestaltung und weiteren Entwicklung ihres Stadtteils mitzuwirken. So wurden in den Workshops von den Beteiligten vielfach Hinweise gegeben, welche Maßnahmen von der Bevölkerung selbst übernommen werden könnten, um die Weststadt und die Südstadt noch lebenswerter zu gestalten.

1) Dokumentation der beiden Workshops, Stadt Heidelberg, a.a.O.

Planung als Prozess

Die Rahmenplanung ist nie abgeschlossen. Stadtteilrahmenplanung muss wie jede andere Planung ein offener Prozess sein, der neue Entwicklungen und Erfahrungen aufnimmt und steuert. Sie ist kontinuierlichen Veränderungen unterworfen. Das bedeutet, dass die Planung offen und eine Revidierbarkeit möglich sein muss.

Dieses Verständnis von Planungsprozessen verlangt auch, dass in der Rahmenplanung keine Entscheidungen vorgegriffen wird, die politisch noch nicht ausdiskutiert sind und/oder wo die Standortbeurteilung noch nicht abgeschlossen ist.

Planungsfreiräume zulassen

Es ist deshalb notwendig, dass Freiräume für neue Entwicklungen und Planungsideen freigehalten werden müssen. Nicht alles muss verplant werden. Den nachfolgenden Generationen müssen Gestaltungsspielräume verbleiben. Dazu gehört auch, dass man auf Maßnahmen verzichtet, die (gegenwärtig) mehr Kontroversen als Konsens auslösen.

Prioritätensetzung notwendig

Die Finanzierbarkeit von Maßnahmen muss gesichert sein. Das gilt besonders für jene, die Folgekosten nach sich ziehen. Kleine Schritte können ebenfalls zum Ziel führen, wenn die großen an den Finanzen scheitern.

Der Rahmenplan spiegelt die Entwicklungswünsche und notwendigen Maßnahmen nach unserem gegenwärtigen Wissen wider. In ein paar Jahren können die Prioritäten anders gelagert sein.

Auch die Finanzsituation kann sich derart ändern, dass heute nicht durchführbare Projekte zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können.

Es ist Aufgabe des Gemeinderats, das vorliegende Entwicklungskonzept kritisch zu prüfen und in seiner endgültigen Form zu beschließen.

2. Weststadt und Südstadt - zwei Stadtteile in Heidelberg

Die wesentlichen Rahmenbedingungen des Entwicklungskonzeptes für die Weststadt und die Südstadt ergeben sich aus der mit Teil 1 "Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung" vorgelegten detaillierten Situations- und Problemanalyse.¹⁾



Blick über die Weststadt vom Oberen Gaisbergweg

Weststadt – Ensemble gründerzeitlicher Baugeschichte

Das besondere Flair der Weststadt ist durch die überwiegend aus der Gründerzeit stammenden, homogenen Quartiere geprägt, die sich ihren Charakter bis heute weitgehend bewahren konnten. Hierzu tragen unter anderem die Vielzahl an Kulturdenkmälern (ca. 500) bei. Allerdings ist infolge oftmals ungenehmigter, nicht denkmalgerechter Umbau-, Anbau- und Sanierungsarbeiten ein schleichender Verlust an Denkmalsubstanz festzustellen, der auf Dauer zu einer Beeinträchtigung des historischen Gesamterscheinungsbildes des Stadtteils führen wird. Darüber hinaus ist die Weststadt in jüngster Vergan-



Gründerzeitliches Ensemble, Goethestraße

genheit einem zunehmenden Veränderungsdruck ausgesetzt, der vor allem die nicht denkmalgeschützten Bereiche betrifft. Folge sind Bauvorhaben, die sich in ihrer Dimensionierung und städtebaulichen Gestalt nicht am historischen Rahmen orientieren. Es bedarf deshalb laufender und langfristiger Anstrengungen, die Charakteristik dieses urbanen Stadtviertels zu bewahren und gleichzeitig den funktionalen Anforderungen der heutigen Zeit gerecht zu werden.

Bahninsel - ein Stadtviertel im Umbruch

Ganz im Gegensatz zur historischen Weststadt hat die Bahninsel ihre geordnete städtebauliche Entwicklung noch vor sich. Schon das 1993 vorgelegte städtebauliche Gutachten²⁾ zur Bahninsel spricht diesem innenstadtnahen Bereich das höchste Entwicklungspotential in Heidelberg zu. Für die äußerst verkehrsgünstig gelegene Fläche schlägt es Kerngebietsnutzungen wie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie urbane Wohnquartiere vor. Gehobenes Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentliche und private Einrichtungen mit Zentralitätscharakter sollen die Bahninsel ("Bahnhofsstadt") aufwerten. Um eine einseitige Entwicklung zu vermeiden, wird auf eine hohe Funktionsmischung Wert gelegt. Besonders im südlichen Bereich sind Wohnungen vorgesehen. Insgesamt wird eine höhere Nutzungsdichte angestrebt, die dem Gebiet eine gewisse Urbanität verleihen soll. Die Anbindung an das Zentrum soll über den Bahnhofsbereich hinweg erfolgen.

Die jüngste Nutzungsaufgabe großer Flächen durch die Deutsche Bahn AG geben Anlass, die städtebauliche Entwicklung nun zügig vorzubereiten und einzuleiten. An den oben dargestellten Zielsetzungen des Gutachtens hat sich im Grundsatz bis heute nicht viel geändert (vgl. unter anderem Kapitel 4.2).

1) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1 – Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, Heidelberg, April 1995.

2) M. Nicolai, K. Geiger: Bahninsel Heidelberg westlich der Speyerer Straße, Städtebauliches Gutachten, Heidelberg 1993.

Der Hauptbahnhof und sein Umfeld

Schon 1988/89 wurde für den Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Bereits damals ging es um die Ordnung der Verkehrsströme unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV's, die Verbesserung der Fußgängeranbindung sowie Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Platzgestaltung sowie die Betonung der Eingangssituation zur Stadt.



Bahnhofsvorplatz Ost

Die Wettbewerbsergebnisse wurden fortgeschrieben und gingen in den "Städtebaulichen Rahmenplan Bahnhofsbereich Heidelberg"¹⁾ ein. Ziel der Rahmenplanung war es, den Bahnhofsbereich zu einem räumlich gefassten und einprägsamen Stadtquartier zu machen. Dies soll durch die Bildung einer Abfolge von Plätzen und Straßen und der baulich-räumlichen Fassung geschehen. Wesentliche Aussage war die Schaffung von zwei Plätzen, dem Bahnhofsvorplatz und dem Bahnhofsplatz-Nord. Der italienische Architekt Professor Burelli²⁾ hat bei seinen Überle-



Bahnhofsumfeld, Blick auf das BG-Chemie Gebäude

gungen zum Bahnhofsbereich diese Grundsätze aufgegriffen und zu einem städtebaulichen Konzept erweitert, das bis zum Römerkreis reicht (vgl. dazu Kapitel 4.1 und 4.3).

Neben der Bahninsel wird somit der Bahnhof und sein Umfeld mit den anstehenden Projekten - Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel, 2. Bauabschnitt der Heidelberger Druckmaschinen AG, Central Business Center, Um- und Neubauten auf dem Bahnhofsbereich etc. - in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung sein (vgl. hierzu Kapitel 4.3).

Südstadt - Ein Stadtteil sucht seine Mitte

Die Südstadt ist ein durch vielfältige Funktionen geprägter Stadtteil. Große Flächen werden durch den Bergfriedhof - die größte öffentliche Grünfläche in Heidelberg -, das NATO-Hauptquartier und die Wohnquartiere der amerikanischen Streitkräfte, die Kleingartenanlage "Kirchheimer Loch" sowie die Sportanlage beansprucht. Die eigentliche Wohnfunktion ist in der Südstadt im Vergleich zu anderen Stadtteilen flächenmäßig wesentlich geringer ausgeprägt. Die gewerbliche Nutzung im südwestlichen Bereich hat lediglich eine untergeordnete Bedeutung. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen Römerstraße und Rohrbacher Straße sowie die im westlichen Bereich verlaufenden Bahntrassen tragen zusätzlich zur Verinselung der Funktionen bei.

Diese strukturelle Situation der Südstadt sowie ihre Lage zwischen den beiden gewachsenen Stadtteilen Weststadt und Rohrbach führte dazu, dass sich bis heute kein identifizierbarer Stadtteilmittelpunkt herausgebildet hat. Dies ist aber der vielfache Wunsch der Bürgerinnen und Bürger der Südstadt, wie dies auch in den Workshops zum Stadtteilrahmenplan sehr deutlich wurde (vgl. dazu insbesondere die Kapitel 4.3, 6 und 8).

Verknüpfung der Stadtteile

Der Übergang von der Südstadt in die Weststadt ist gekennzeichnet von der Barriere

1) Nicolai M., Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsbereich Heidelberg, 1991.

2) Vgl. Stadtblattartikel vom 07.06.2000 und RNZ-Bericht vom 01.08.2000.

der ehemaligen Güterbahntrasse. Eine Verbesserung der Wegebeziehungen war bis in die jüngste Vergangenheit nicht möglich. Die inzwischen erfolgte Stilllegung der Trasse und der Abbau der Gleise eröffnet künftig die Möglichkeit, eine zusätzliche Wegeverbindung zu schaffen. Die Initiative dazu geht vor allem von Bürgerinnen und Bürgern der Südstadt aus (vgl. Kapitel 7).

Bedeutender Schulstandort

Nach Wieblingen ist das Schulzentrum Weststadt/Südstadt der bedeutendste Schulstandort in Heidelberg. Außer einer Realschule wird hier jedes Segment des öffentlichen Schulwesens angeboten. Insbesondere die Schulen würden von einer Verbesserung der Wegebeziehung zwischen der Weststadt und der Südstadt profitieren.

Engpass im Sportflächenangebot

Die Sportanlage der Südstadt versorgt die Weststadt, aber zum Teil auch Bergheim und die Altstadt mit. Mangel besteht vor allem im Angebot an Hallenflächen. Eine Erweiterung der Sportflächen sollte zunächst im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel in Betracht gezogen werden. Die bestehenden Engpässe erfordern aber nun doch eine zügigere Planung (vgl. dazu Kapitel 8.2).

Seniorinnen und Senioren gut versorgt

Das bereits 1995¹⁾ gute Versorgungsangebot für ältere Menschen mit Schwerpunkt in der Weststadt hat sich vor allem im Bereich des betreuten Wohnens weiter verbessert. Dies spiegelt sich auch in der Zufriedenheit der älteren Menschen in beiden Stadtteilen. In den Workshops zum Stadtteilrahmenplan beinhaltete kein Maßnahmenvorschlag die Verbesserung oder Ausweitung eines Angebots oder einer Einrichtung für Ältere (vgl. Kapitel 10).

Freiräume sichern

Die an die Weststadt und Südstadt östlich angrenzenden Hangbereiche haben eine wichtige klimaökologische Bedeutung und Naherholungsfunktion. Insbesondere die



Hangbereiche Oberer Gaisbergweg

Weststadt ist mit ihrer verdichteten Baustruktur auf angrenzende Freiräume angewiesen. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel könnten die Naherholungsmöglichkeiten für beide Stadtteile durch die Realisierung der Stadtparkidee und der Schaffung einer Grünverbindung entlang der ehemaligen Güterbahntrasse erheblich verbessert werden.

1) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, a.a.O., Kapitel 4.

3. Raumplanerische Zielsetzungen und Stadtentwicklungsplan

Die Stadtteilrahmenplanung ist eingebettet in eine mehrschichtige Planungshierarchie, an deren Vorgaben sich der Stadtteilrahmenplan Weststadt /Südstadt zu orientieren hat.

Regionalplan

Die Grundzüge und Ziele der Raumordnung in der Region „Unterer Neckar“ sind im Regionalplan „Unterer Neckar“ von 1994 festgelegt.¹⁾ Der gesetzlich vorgeschriebene Regionalplan muss die Vorgaben der Landesplanung, die im Landesentwicklungsplan von 1983²⁾ und den Landesentwicklungsberichten festgeschrieben sind, berücksichtigen. Als Besonderheit im Dreiländereck des Rhein-Neckar-Raumes hat der Regionalplan dabei auch die rahmengebenden Zielsetzungen des grenzüberschreitenden Raumordnungsplans Rhein-Neckar 2000³⁾ zu beachten, in dem die Raumordnungs- und Entwicklungsplanung der Region Unterer Neckar mit der der rheinland-pfälzischen Region Rheinpfalz und des hessischen Landkreises Bergstraße abgestimmt werden.

Flächennutzungsplan

Die Stadt Heidelberg ist gesetzlich dazu verpflichtet, eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch die Erstellung von Bauleitplänen zu sichern. Dies geschieht zum einen durch die vorbereitende Bauleitplanung des Nachbarschaftsverbands Heidelberg - Mannheim, der Planungsträger des Flächennutzungsplanes ist. Dieser setzt unter anderem die Flächennutzung und die Bebauungsmöglichkeiten in Heidelberg fest.

Der Flächennutzungsplan ist den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Der derzeit gültige Flächennutzungsplan⁴⁾ wurde 1983 beschlossen und befindet sich gegenwärtig in der Fortschreibung.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen als verbindliche Bauleitplanung obliegt der Stadt Heidelberg. Bebauungspläne werden aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und setzen unter anderem rechtsverbindlich das Maß und

die Art der baulichen Nutzung sowie die Bauweise fest.

Stadtentwicklungsplan

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010⁵⁾ gibt gesamtstädtische Leitlinien und Ziele vor. Damit hat sich die Stadt Heidelberg verpflichtet, eine zukunftsbeständige Entwicklung einzuleiten. Die räumliche Konkretisierung der Leitlinien der zukünftigen Stadtentwicklungspolitik erfolgt im „Modell Räumliche Ordnung“ (siehe Kapitel 3.3).

Der Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt hat sich an den übergeordneten Planungen und Zielsetzungen sowie den gesamtstädtischen Leitlinien und Zielen zu orientieren. Seine Aufgabe ist es, diese widerspruchsfrei auf Stadtteilebene zu konkretisieren.

3.1 Regionalplan "Unterer Neckar" und Flächennutzungsplan

Nach dem 1993 verabschiedeten Regionalplan "Unterer Neckar" liegen die Stadtteile Weststadt und Südstadt an der von (Heppenheim-) Weinheim bis Bruchsal in Nord-Süd-Richtung verlaufenden regionalen Siedlungsachse.⁶⁾ Durch "punktaxiale Entwicklung" soll entlang dieser Achse eine Siedlunglenkung und Freiraumsicherung erfolgen und die Versorgungsinfrastruktur gebündelt werden⁷⁾.

1) Beschluss des Regionalplans durch die Verbandsversammlung am 04.12.1992; Genehmigung des Regionalplans durch das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg am 02.12.1993; Öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, Nr. 21, vom 16.03.1994.

2) Innenministerium Baden-Württemberg, Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg vom 12.12.1983. Derzeit befindet sich der LEP in der Fortschreibung.

3) Raumordnungsverband Rhein-Neckar, Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000, 1993

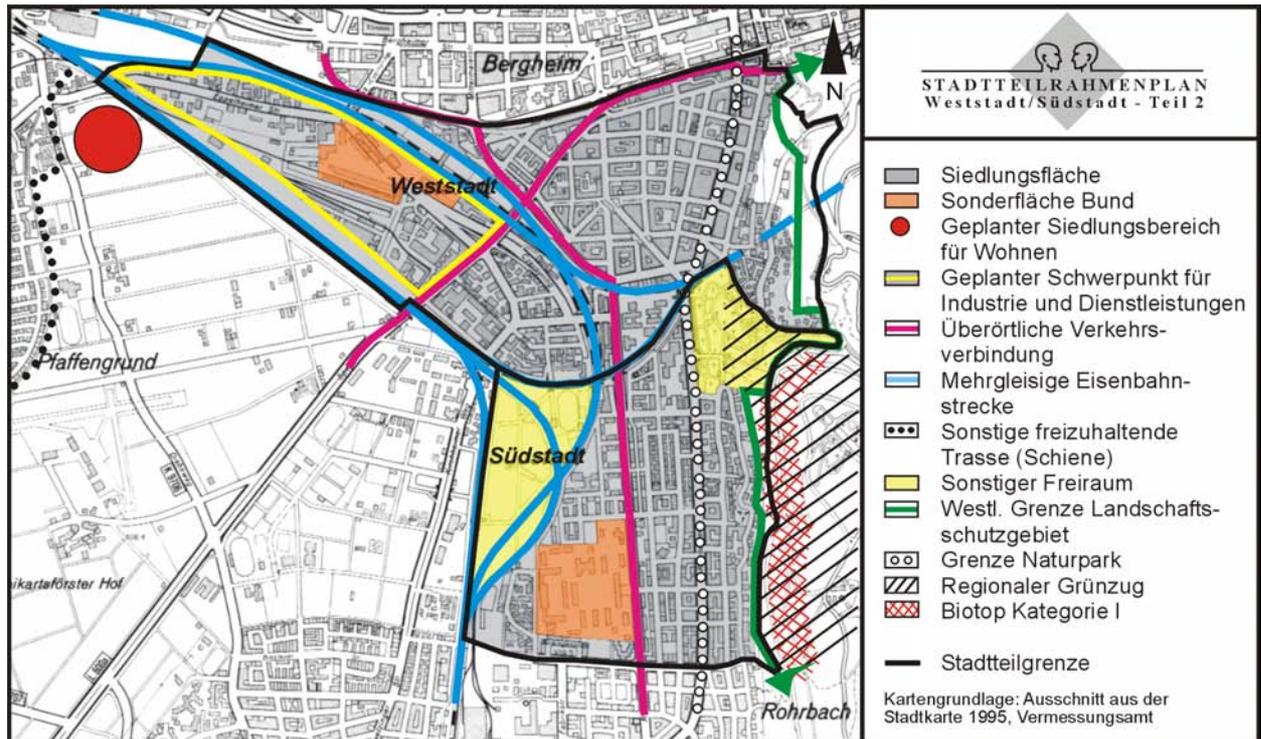
4) Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim, 1983

5) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997.

6) Regionalverband Unterer Neckar, Regionalplan Unterer Neckar, Mannheim 1994, S. 46.

7) ebd., S.43.

Abbildung 1: Raumordnerische Zielsetzungen



Quelle: Regionalverband Unterer Neckar, Auszug: Raumnutzungskarte und Karte Landschaft und Umwelt, Regionalplan Unterer Neckar 1994; Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 2000.

Neben der Innenstadt und der Südstadt, sind Handschuhsheim und Rohrbach sowie die Nachbargemeinden Leimen und Nußloch auf dieser Nord-Süd-Achse platziert.

Wieblingen, Pfaffengrund, der westliche Teil der zur Weststadt gehörenden Bahninsel, Schlierbach und Ziegelhausen befinden sich auf der West-Ost-Achse Mannheim-Heilbronn. Über die innerstädtischen Verflechtungen erfolgen keine Aussagen. Beide Achsen sind jedoch über die Innenstadt miteinander verknüpft.

Der Regionalplan weist für die Weststadt/Südstadt östlich der Römerstraße und Lesingstraße "Siedlungsfläche Wohnen" aus. Die Bahninsel und der Bereich "Im Bosseldorn" sind als "Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe" gekennzeichnet. "Sonderfläche Bund" sind das PX im Bereich der Bahninsel und das NATO-Hauptquartier in der Südstadt. Die Sport- und Kleingartenanlagen zwischen den Gleistrassen sowie der Bergfriedhof sind als "Sonstige Freiräume" dargestellt¹⁾.

Im Bereich der Bahninsel weist der Regionalplan westlich der Speyerer Straße einen "Schwerpunkt für Industrie und Dienstleis-

tungseinrichtungen" (Regionaler Entwicklungspark) aus.²⁾ Diese Schwerpunkte haben insbesondere den steigenden, auch ökologisch orientierten Ansprüchen an hochwertige Arbeitsplätze zu genügen. Im Osten des Pfaffengrunds ist ein "Siedlungsbereich für Wohnen" ausgewiesen.

Die östlich an die Weststadt/Südstadt angrenzenden Freiräume sind als Regionaler Grünzug und "schutzbedürftiger Bereich für die Forstwirtschaft" festgesetzt. Der Regionale Grünzug dient der Freiflächensicherung. Entgegenstehende oder beeinträchtigende Nutzungen wie Siedlungserweiterungen sind unzulässig.

Ein "schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege" reicht bis an den östlichen Siedlungsrand der Südstadt und der Weststadt nördlich des Steigerwegs heran. Diese Bereiche sind in der dem Regionalplan beiliegenden Karte "Landschaft und Umwelt" als Biotop der Kategorie I gekennzeichnet.

1) Regionalplan Unterer Neckar 1994, S. 200f. und Raumnutzungskarte.

2) ebd. S. 65 und 67f. und Raumnutzungskarte.

zeichnet. Die östliche Siedlungsgrenze der Weststadt/Südstadt ist gleichzeitig die Grenze eines Landschaftsschutzgebiets.¹⁾

Im derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Mannheim-Heidelberg von 1983 sind keine Planungen für die Weststadt und die Südstadt enthalten²⁾. Im derzeit in Fortschreibung befindlichen Flächennutzungsplan wird die Bahninsel westlich der Speyerer Straße als Entwicklungsgebiet für Wohnen und Arbeiten festgesetzt.

3.2 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele

Der Gemeinderat hat am 6. Februar 1997 mit großer Mehrheit den Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele beschlossen³⁾. Diese Entwicklungsvorgaben sind für sämtliche Stadtteilrahmenpläne gültig.

Der Stadtentwicklungsplan und der Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt umfassen mit dem Zieljahr 2010 einen vergleichbaren Zeitraum. Darauf abgestimmt ist ebenfalls der quantitative Zielrahmen. Die übergeordneten Leitziele wurden in den Stadtteilrahmenplan integriert.

Mit dem neuen Stadtentwicklungsplan bekennt sich Heidelberg dazu, eine Entwicklung anzustreben, die auch in Zukunft unter Bewahrung ihrer unverwechselbaren Eigenart gleichermaßen sozial verantwortlich, umweltverträglich und wirtschaftlich erfolgreich ist. Sie orientiert sich dabei am Ziel der regionalen und globalen Verantwortung im Sinne der Charta von Aalborg⁴⁾.

Diese in der Präambel formulierten Ziele stehen gleichwertig nebeneinander. Sie sind Ziele und Voraussetzung in einem. Die Stadt Heidelberg will damit eine nachhaltige Entwicklung einleiten. Dies setzt voraus, dass

- die finanzielle Handlungsfähigkeit des städtischen Haushaltes gewahrt bleibt;
- in einer offenen Diskussions- und Dialogkultur sich die Bürgerschaft aktiv am poli-

tischen Geschehen in unserer Stadt beteiligt;

- die Chancen einer selbstbestimmten vielfältigen Lebensführung, soweit sie sozial verantwortlich und ökologisch verträglich ist, für alle Bürgerinnen und Bürger verbessert werden;
- die Beanspruchung der natürlichen Ressourcen vermindert wird.

Die in der Präambel aufgespannten Leitziele werden in acht Zieldimensionen weiter inhaltlich ausgefüllt und konkretisiert. Nachfolgend sind einige der Ziele von besonderer Bedeutung für die Weststadt und die Südstadt zitiert.

Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum bewahren und entwickeln

Heidelberg will sein kulturelles Erbe und den eigenständigen Charakter der Stadtteile mit ihren kleinteiligen, überschaubaren Strukturen bewahren. Die Einheit von Stadt- und Landschaftsraum ist als wichtiges Strukturmerkmal weiterzuentwickeln. Die hochwertigen Grün- und Erholungsflächen und ein funktionsfähiger Naturhaushalt sollen mit einem Freiflächenkonzept gestärkt werden.

Mehr Mischnutzung und Aufenthaltsqualität

Die Lebens- und Aufenthaltsqualität soll mit vermehrter Mischnutzung, dichten Bauformen, der Rückgewinnung der Straßen als Lebensraum, Vermeidung von Angsträumen und einer barrierefreien Gestaltung für alle verbessert werden. Dem Grundsatz einer **"Stadt der kurzen Wege"** entsprechend sind die Stadtteilzentren als Versorgungsschwerpunkte und Identifikationsräume zu stärken und die Zuordnung von Wohnen, Ar-

1) ebd., S. 207 und Karte "Landschaft und Umwelt".

2) Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim, 1983

3) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997.

4) Für Heidelberg wurde mit dem Stadtentwicklungsplan „Heidelberg 2010“ eine Lokale Agenda verabschiedet. Um die Umsetzung der Lokalen Agenda zu fördern und zu intensivieren, wurde im Mai 1999 das Heidelberger Agenda Büro eingerichtet.

beiten und Freizeiteinrichtungen zu verbessern.

Bauland sparsam verwenden, Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Heidelberg will den Flächenverbrauch in allen Bereichen senken. Zentral hierfür ist eine maßvolle Innenentwicklung durch Mobilisierung von Stadtumbaupotentialen - in der Weststadt vor allem im Bereich der Bahninsel -, höhere Dichten, gemischte Strukturen und Flächenrecycling. Stadtarrondierungen sind behutsam mit den naturräumlichen Gegebenheiten abzustimmen. Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die dem Mittelpunkt der Stadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen.

Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen

Heidelberg will die vielfältigen Potentiale als Wissenschaftsstadt gemeinsam mit der Universität und anderen Forschungsstätten weiterentwickeln. Es gilt, die Synergieeffekte zwischen Wirtschaft und Wissenschaft aufzuschließen, um die Innovationskraft zu stärken und nachhaltige Arbeitsplätze auch im produzierenden Sektor zu gewinnen.

Strukturwandel positiv nutzen, den Standort sichern

Heidelberg will eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, die langfristig ein breites Arbeitsplatzangebot sichert und wirtschaftlich erfolgreich ist. Der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft ist aktiv zu nutzen. Die Entwicklungschancen der Heidelberger Unternehmen sind zu sichern.

Verdrängungswettbewerb verhindern, Stärkung von Mittelstand und Handwerk

Heidelberg will kleinere und mittelständische Betriebe - vor allem des Handwerks und des Einzelhandels - besonders sichern und mit entsprechenden Rahmenbedingungen Entwicklungschancen eröffnen. Bestehende Produktionsstätten sollten erhalten bleiben.

Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, neue Formen der Erwerbsarbeit unterstützen

Die Stadt will durch eine aktive Arbeitsmarktpolitik zukunftsweisende Projekte von und für Menschen unterstützen, die vom Arbeitsmarkt ausgegrenzt sind. Sie will neue Formen gesellschaftlich nützlicher Arbeit und der Existenzsicherung unterstützen.

Preiswerten Wohnraum schaffen und sichern

Heidelberg will das Menschenrecht auf Wohnung sichern. Unter Konzentration ihrer Anstrengungen auf den preisgünstigen Mietwohnungsmarkt will die Stadt die Wohnversorgung, insbesondere für Personen, die ihren Arbeits-/Lebensmittelpunkt in Heidelberg haben, sichern. Dies gilt vor allem für Haushalte mit durchschnittlichem und geringem Einkommen sowie für sonstige Benachteiligte. Aufwertungsprozesse von Stadtteilen sollen nicht zu Lasten der Sozialverträglichkeit gehen. Soziale Härten sind in jedem Falle zu vermeiden.

Dauerhafter Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen

Die Stadt Heidelberg will im Rahmen einer zukunftsbeständigen Entwicklung den Zugriff auf die natürlichen Ressourcen vermindern. Sie will den Klima- und Immissionsschutz weiter vorantreiben. Über die hierzu bereits beschlossenen Ziele hinaus möchte die Stadt Heidelberg weitere Umweltqualitätsziele entwickeln, die im Rahmen eines Naturhaushaltsplanes regelmäßig überprüft werden und einen Beitrag zum Biotop- und Artenschutz leisten.

Umwelt- und stadtverträglicher Verkehr

Heidelberg will einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Die Stadt setzt sich ein für eine Mobilität, die Freiräume für städtisches Leben wiederherstellt, bei der die einzelnen Verkehrsarten gleichberechtigt sind und Gefährdungen verringert werden. Die Förderung eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs und der sonstigen umweltfreundlichen Bewegungsarten hat Vorrang. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle Verkehrsarten gewährleistet werden.

Stadt des sozialen Ausgleichs, Ausgrenzung verhindern

Heidelberg will eine Stadt des sozialen Ausgleichs sein, die Armut bekämpft, Ausgrenzungen verhindert und sozialräumliche Spaltungstendenzen überwindet. Dem Entstehen und der Ausübung von Diskriminierung und Gewalt ist entgegenzuwirken. Die Stadt Heidelberg will Solidarität und Eigeninitiative fördern. Sie will die gleichberechtigte Mitsprache von Betroffenen fördern und unterstützt Selbsthilfe und bürgerschaftliches Engagement. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden stadtteil- und gemeinwesenorientierte Projekte der Sozialarbeit die Zielgruppenarbeit ablösen müssen, um solidarische Nachbarschaften zu stärken.

Gleichstellung von Frau und Mann

Die Stadt Heidelberg betrachtet die Umsetzung der Gleichberechtigung zwischen Frauen und Männern als eine Gemeinschaftsaufgabe, die bei der Wahrnehmung aller kommunalen Aufgabenbereiche zum Ausdruck kommen wird. Angestrebt wird eine Überwindung der typischen Gleichstellungsprobleme, insbesondere im Hinblick auf angemessene Mitbestimmungsmöglichkeiten, die Absicherung einer eigenständigen Existenz, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen, die gerechtere Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit sowie die Sicherheit von Frauen.

Selbstbestimmt leben, Vielfalt der Lebensformen

Heidelberg will eine Vielfalt der Lebensformen ermöglichen, die sozial verantwortlich und ökologisch verträglich sind. Die Stadt will eine vielfältige, bedarfsgerechte Infrastruktur, die sich an den Bedürfnissen und Wünschen der Betroffenen orientiert.

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind in der Stadtplanung und -entwicklung stärker zu berücksichtigen. Mehr Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten auf Straßen und Plätzen im Wohnumfeld sollen geschaffen werden. Die Frage der Ausbildung und Qualifizierung von jungen Menschen muss neuen Anforderungen gerecht werden. Heidelberg will alten Menschen und geistig,

körperlich oder seelisch behinderten, kranken Menschen ein selbstbestimmtes Leben mit Teilnahme an der Gesellschaft ermöglichen. Die Stadt möchte gesundheitsfördernde Lebenswelten schaffen und die Verantwortung für die eigene Gesundheit fördern. Sie will für alle Alters- und Zielgruppen ein breites, zeitgemäßes Sportangebot in allen Stadtteilen sichern.

Migration und interkulturelle Orientierung

Heidelberg will Verantwortung tragen für eine konstruktive Gestaltung des interkulturellen Lebens und ausländische Einwohnerinnen und Einwohner als gleichberechtigte Bürgerinnen und Bürger Heidelbergs anerkennen.

Stadt der kulturellen Vielfalt

Heidelberg will im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel den unterschiedlichsten kulturellen Ausdrucksformen den entsprechenden Freiraum gewähren. Ziel ist ein reichhaltiges, anspruchsvolles Kulturangebot, das Heidelberg in seiner Vielfalt repräsentiert. Hierzu soll ein Kulturentwicklungsplan erstellt werden.

3.3 Modell Räumliche Ordnung

Die Leitlinien allein reichen jedoch nicht aus, um die räumliche Entwicklung zu steuern. Deshalb werden in einem weiteren Schritt in einem sogenannten "Modell Räumliche Ordnung" die Zielbereiche des Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010 räumlich konkretisiert¹⁾. Mit dem "Modell Räumliche Ordnung" werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt Heidelberg für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes des Nachbarschaftsverbands festgelegt.

Seine Aufgabe ist es, für die Gesamtstadt die Nutzungsverteilung und Entwicklungstendenzen für bestehende und zukünftige

1) Das "Modell Räumliche Ordnung" liegt als Veröffentlichung mit den eingearbeiteten Änderungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 28.07.99 vor. Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Stadtplanungsamt (Hg.): Modell Räumliche Ordnung, März 2000.

Abbildung 2: Modell Räumliche Ordnung - Ausschnitt Weststadt/Südstadt

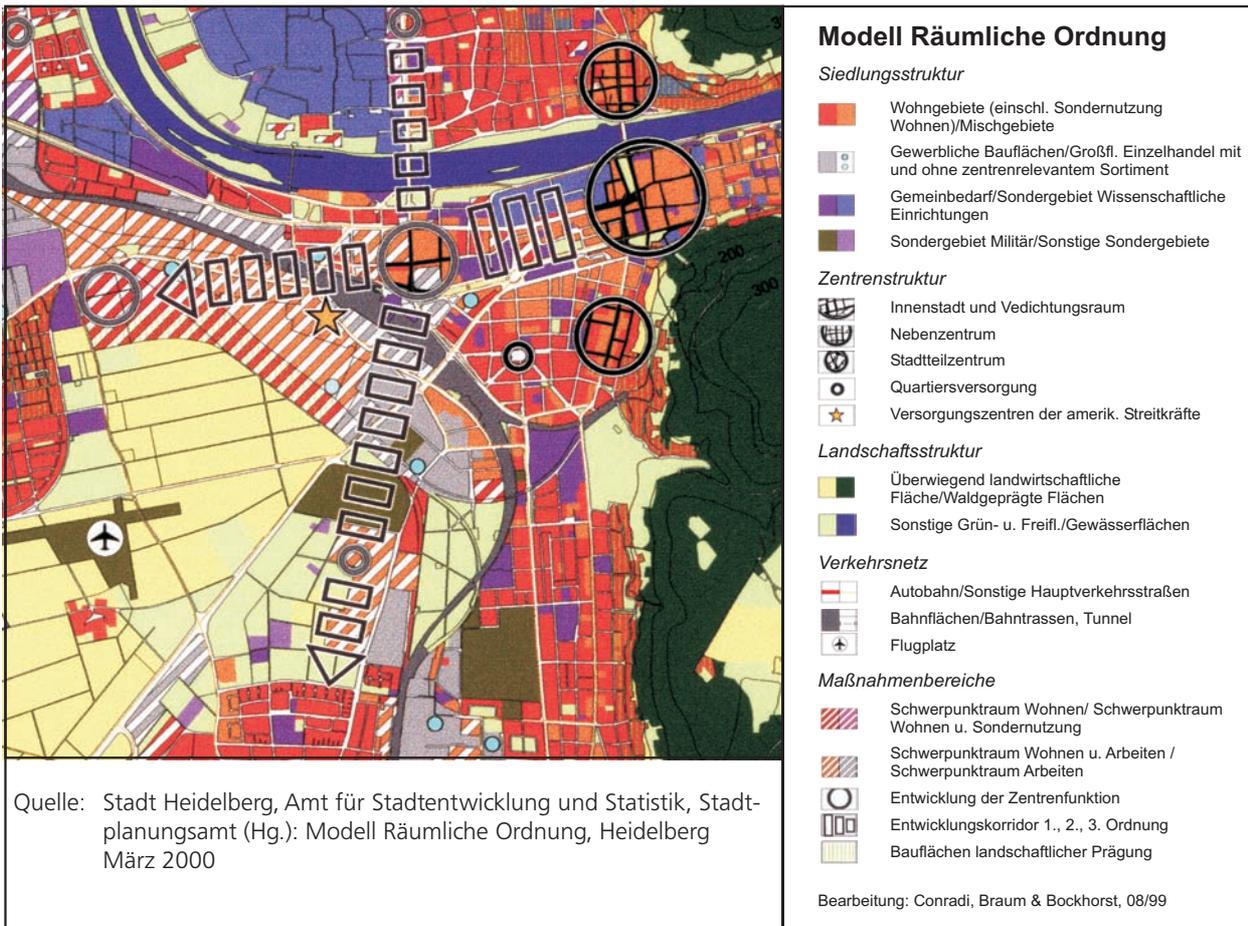
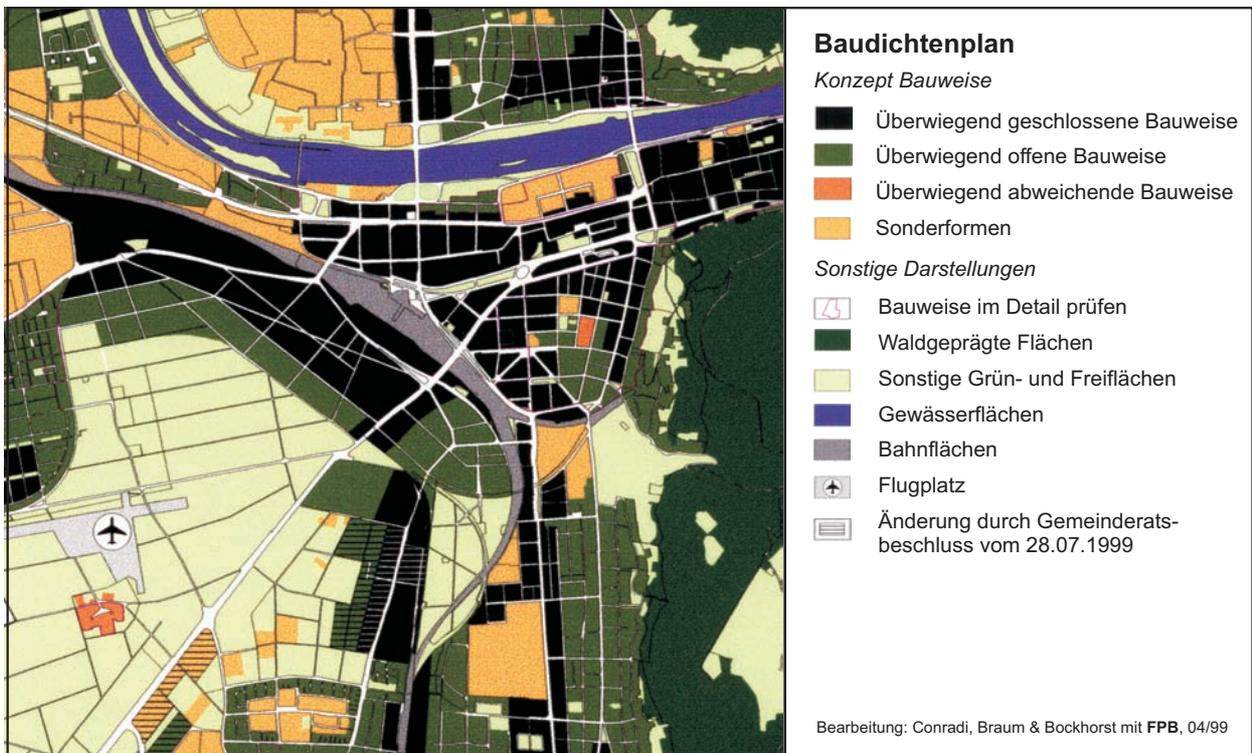


Abbildung 3: Baudichtenplan (Konzept Bauweise) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt



Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Siedlungsstrukturkonzept, Heidelberg März 2000

Wohngebiete, Versorgungszentren, Gewerbegebiete und Freiflächen einschließlich deren Erschließung aufzuzeigen. Damit soll es sowohl über das Innenentwicklungspotential Auskunft geben. Weiterhin enthält es Aussagen über das zukünftige innerörtliche Achsenkonzept und die Zentrenhierarchie.

Stadtentwicklungspolitisches Schlüsselprojekt Bahninsel

Die Bahninsel ist aufgrund ihrer Lage zur Innenstadt und ihrer verkehrlichen Erschließung, insbesondere durch den ÖPNV, langfristig das wichtigste Entwicklungsgebiet Heidelbergs. Die Umstrukturierung der Bahninsel wird in Verbindung mit der Siedlungserweiterung im Pfaffengrund südlich der Eppelheimer Straße als das stadtentwicklungspolitische Schlüsselprojekt beurteilt. Im Sinne der Nachhaltigkeitsdebatte besteht hier die Möglichkeit, vor- und untergenutzte Flächen zu aktivieren und damit den Naturhaushalt zu schonen. Durch die Erschließung der Bahninsel werden positive Entwicklungsimpulse für das gesamte Umfeld erwartet.

Um Handlungsspielräume für die Entwicklung auf der Bahninsel zu schaffen, wurde südlich von Patrick-Henry-Village im Gewann "Gäuschlag" eine Fläche von ca. 21 ha für die Verlagerung amerikanischer Einrichtungen von der Bahninsel ausgewiesen.

Aufgrund der unmittelbaren Verknüpfung mit der Bahninsel wird die Eppelheimer Straße im "Modell Räumliche Ordnung" als Entwicklungskorridor 2. Ordnung¹⁾ eingestuft. Innerhalb des geplanten Zentrenkonzepts wird der Entwicklungskorridor das zu entwickelnde Nebenzentrum "Hauptbahnhof" langfristig mit dem Stadtteil Pfaffengrund verbinden. Entlang dieses Korridors sind neben kerngebietstypischen Nutzungen höhere Dichten als in den angrenzenden Gebieten vorstellbar. Der Entwicklungskorridor 1. Ordnung entlang der Kurfürsten-Anlage verbindet den Hauptbahnhof mit dem Hauptzentrum am Bismarckplatz.

Ein weiterer Entwicklungskorridor 2. Ordnung verläuft ausgehend vom geplanten Ne-

benzentrum Hauptbahnhof über die Bahninsel in Richtung Kirchheim.

Das Nebenzentrum Weststadt (Rohrbacher Straße) weist neben dem Hauptzentrum der Altstadt "funktionale Bedeutungsüberschüsse" auf. Es trägt zur Versorgung der Stadtbereiche mit der höchsten Bevölkerungsdichte bei und soll darüber hinaus Entlastungsfunktionen für die stark nachgefragten Lagen im Bereich des Hauptzentrums Innenstadt übernehmen.

Untergenutzte Flächen aktivieren

Die Stadtteile Weststadt und Südstadt bieten etwa 4,1 ha Nachverdichtungsmöglichkeiten für Wohnen (Weststadt ca. 1,1 ha; Südstadt ca. 3,0 ha). Das Gewerbegebiet Im Bosseldorn weist ca. 1,9 ha Bestandsentwicklungspotentiale auf.

Die Weststadt hat vor allem durch die Bahninsel mit etwa 22 ha das größte Stadtumbaupotential für Wohnen in Heidelberg. Im Bereich des Rangierbahnhofs könnten nach gutachterlicher Meinung rund 1.000 Wohnungen realisiert werden. Lediglich 2,5 ha Stadtumbaupotential für Wohnen verteilen sich auf die übrige Weststadt im Bereich der Ringstraße (ca. 130 WE) und der ehemaligen Stadtgärtnerei, die mit 180 Wohnungen inzwischen fertiggestellt ist.

Weitere 1.450 - 1.550 Wohnungen können auf etwa 54 ha der Bahninsel in gemischt genutzten Bereichen (Wohnen und Arbeiten zu je 50 %) entstehen. Davon entfallen rund 1.000 - 1.100 Wohneinheiten auf die Weststadt (ca. 38 ha) und rund 450 Wohnungen auf Wieblingen (ca. 16 ha). Darüber hinaus bietet die Bahninsel noch ein Stadtumbaupotential für Gewerbe von ca. 12 ha.²⁾

1) Das Zentrenkonzept des Modells Räumliche Ordnung weist ergänzend zur künftigen Zentrenstruktur Entwicklungskorridore 1. bis 3. Ordnung aus. Die verschiedenen Ordnungen dokumentieren die unterschiedliche Bedeutung der Korridore. Im Bereich der Entwicklungskorridore ist im Grundsatz die Ansiedlung von kerngebietstypischen Nutzungen vorstellbar.

2) Vgl. Modell Räumliche Ordnung, a.a.O., Tabellen 2-5 und 9 - 11.

Die Bahninsel verfügt damit über ein Gesamtentwicklungspotential von knapp 90 ha. Die Südstadt weist langfristig vor allem in den von den NATO-Streitkräften belegten Quartieren Stadtumbaupotentiale auf. Diese stehen jedoch in absehbarer Zeit nicht zur Disposition.

Baudichtenkonzept/Städtebaulicher Leitplan

Zur weiteren Konkretisierung der gesamtstädtischen Zielaussagen wurde ein Baudichtenplan und ein städtebaulicher Leitplan erarbeitet¹⁾. Diese beiden Pläne behandeln insbesondere die städtebauliche und stadtgestalterische Komponente der Stadtentwicklung. Ziel ist es, Beurteilungsgrundlagen für eine abgestimmte räumliche und städtebauliche Entwicklung auch in Gebieten zu gewinnen, für die keine Festsetzungen durch die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne etc.) bestehen. Hierzu wurden unter anderem gebietsprägende Bebauungsformen und Baulandpotentiale (für Nachverdichtungen und Siedlungserweiterungen) ermittelt.

Der Baudichtenplan (Konzept Bauweise) sieht für das Entwicklungsgebiet Bahninsel eine überwiegend geschlossene Bauweise vor. Nur im Übergang zur Landschaft im

südwestlichen Bereich geht das Konzept in eine überwiegend offene Bauweise mit einer landschaftlich geprägten Siedlungsstruktur über (vgl. Abbildung 3). Die bauliche Dichte ist entsprechend gestaffelt. Die angestrebte Grundflächenzahl steigt von 0,4 im Bereich der offenen Bauweise auf etwa 0,8 in Richtung Hauptbahnhof an.

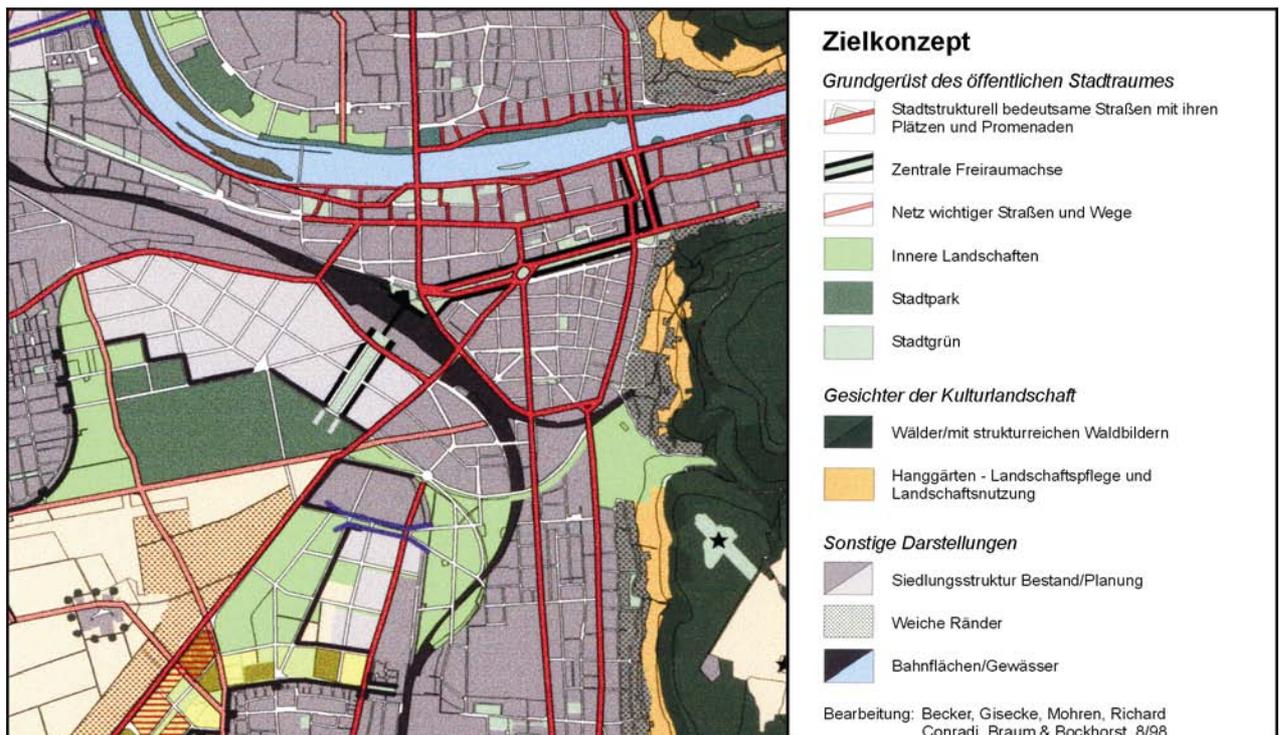
Freiflächenstrukturkonzept

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes²⁾ „Städte der Zukunft - Strategien einer nachhaltigen Stadtentwicklung“ wurde 1998 ein Freiflächenstrukturkonzept für Heidelberg erarbeitet.³⁾ Erstmals wurden damit gesamtstädtisch Typologien wesentlicher Freiflächenstrukturen mit ihren jeweiligen Charakteristika, Eigenarten, Mängeln, Empfindlichkeiten und Entwicklungspotentialen aufgestellt.

Betrachtungsgegenstand des Freiflächenstrukturkonzeptes waren die äußeren Land-

- 1) Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Siedlungsstrukturkonzept, März 2000.
- 2) ExWoSt = Experimenteller Wohnungs- und Städtebau, ein Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- 3) Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, März 2000.

Abbildung 4: Freiflächenstrukturkonzept (Zielkonzept) – Ausschnitt Weststadt/Südstadt



Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, Heidelberg März 2000

schaftsräume, die Übergänge zwischen Landschaft und Siedlung sowie die öffentlichen Freiflächen innerhalb des Siedlungsgebietes. Damit besteht eine Schnittmenge mit dem städtebaulichen Leitplan, der in diesen Bereichen um zusätzliche Aspekte erweitert wurde.

Das Freiflächenstrukturkonzept zeigt für die Weststadt folgende Handlungsschwerpunkte / Entwicklungspotentiale auf¹⁾:

- Gestaltung der Wohngebietsplätze unter Berücksichtigung der stadtteiltypischen Gestaltcharakteristik und übergeordneter Raum- und Sichtbezüge (z. B. Herstellung des Sichtbezuges entlang der Römerstraße im Bereich der Platzsituation an der Zähringerstraße);
- Aufwertung der Platzfolge zwischen Hauptbahnhof und Adenauerplatz entlang der Kurfürsten-Anlage. Aufgrund ihrer Bedeutung als zentrales stadträumliches Gliederungselement soll im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrs eine zentrale „Dienstleistungsachse“ entstehen. Die bisherigen gestalterischen Mängel und die mangelhafte Aufenthaltsqualität sind zu beheben;
- Verknüpfung mit dem Stadtteil Bergheim durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Kurfürsten-Anlage;
- Anbindung an die im Westen der Stadt liegenden Naherholungsräume und den geplanten Stadtpark im Osten des Pfaffengrunds, u. a. durch die Entwicklung einer Grünverbindung entlang des Bahnboogens zwischen Römerstraße und Speyerer Straße.

Für die Südstadt werden folgende Handlungsschwerpunkte / Entwicklungspotentiale aufgezeigt:²⁾

- Aufwertung der Römerstraße und Rohrbacher Straße als stadt(teil)gliedernde Raumachsen durch die Pflanzung von Baumreihen/-alleen und die Gestaltung von platzartigen Aufweitungen und Kreuzungsbereichen;
- Stärkung des Bereichs um das Evangelische Gemeindehaus, die Kirche und das Englische Institut in seiner Funktion als

Stadtteilmittelpunkt durch eine Umgestaltung der Gebäudevorzonen und Freiräume in teilweise öffentlich zugängliche Räume. Die Freiflächen sind aufgrund der zentralörtlichen Funktion von besonderer Bedeutung für den Stadtteil;

- Erschließung des Kleingartengeländes im "Kirchheimer Loch" und der Sportanlage für die allgemeine Erholungsnutzung; Verbesserung der Erreichbarkeit und Einbindung im Zusammenhang mit der Aufgabe von Bahnflächen;
- Verbesserte Anbindung (über die aufgegebene Güterbahntrasse) an den Infrastrukturkomplex mit seinen Freiräumen und Spielplätzen in der Weststadt (Schulen, Haus der Jugend) nördlich der Liebermannstraße;
- Anbindung an den langfristig geplanten Stadtpark im Osten des Pfaffengrunds³⁾ über das Kleingartengelände und einen Grünzug entlang des Bahnboogens;
- Instandhaltung/Rekonstruktion der Wege in das Waldgebiet des Kleinen Odenwaldes;
- Umfassende Aufwertung der Freiflächen im Falle einer langfristigen städtebaulichen Verdichtung der Zeilenbebauung auf den durch die amerikanischen Streitkräfte in Anspruch genommenen Flächen.

Die Entwicklungspotentiale wurden jeweils in einem Ziel- und Gestaltkonzept dargestellt. Daraus wurden konkrete Umsetzungsvorschläge entwickelt, die in Kapitel 11 ausführlich erläutert werden.

Umweltplan

Der Umweltplan⁴⁾ ist ebenfalls ein ergänzendes Planungsinstrument (informelle Planung).

Er behandelt die räumlichen Belange des Umweltschutzes wie Boden, Wasser und Kli-

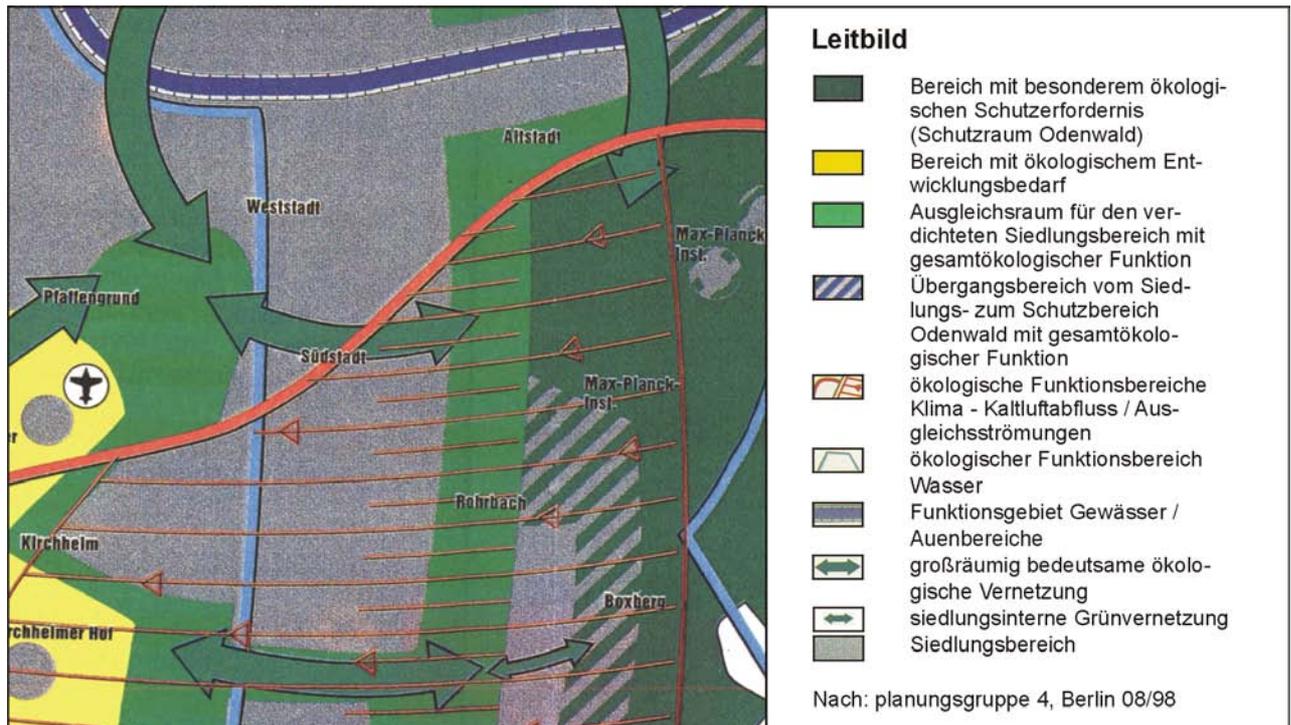
1) Vgl. ebda, Stadtteilanalyse-4.

2) Vgl. ebda, Stadtteilanalyse-5.

3) Anmerkung: Gutachterliche Meinung, kein Gemeinderatsbeschluss.

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

Abbildung 5: Umweltplan (Leitbild) Ausschnitt Weststadt/Südstadt



Quelle: Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung (Hg.): Umweltplan, Heidelberg März 1999

ma/Luft (abiotische Umweltfaktoren). Der Umweltplan liefert im Sinne des "Vorsorgegedankens" wichtige Planungshinweise für die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung sowie für die Fachplanungen in den Umweltbereichen Boden, Wasser, Klima/Luft.

Die Umweltentwicklungsziele basieren auf den Grundlageninformationen der Situationsanalyse und dem daraus abgeleiteten Räumlichen Leitmodell (vgl. Abbildung 5). Zur Umsetzung der Ziele des Leitmodells wurden handlungsorientierte Maßnahmenswerpunkte für einzelne Teilräume erarbeitet. Diese werden ausführlich in Kapitel 11 dargestellt.

3.4 Wechselwirkungen mit Nachbarstadtteilen

Im Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt müssen auch die Wechselwirkungen mit Entwicklungszielen in benachbarten Stadtteilen beachtet werden. Für die Weststadt besonders wichtig sind dabei die Altstadt, Bergheim, Kirchheim und der Pfaffengrund, für die Südstadt Rohrbach und Kirchheim. Bis auf die Altstadt liegt der zweite Teil des Stadtteilrahmenplans mit dem Entwick-

lungskonzept und Maßnahmvorschlägen für diese Stadtteile bereits vor.

Die Stadtteilrahmenpläne sehen insbesondere folgende Leitlinien und Ziele vor, die auch Auswirkungen für die Weststadt und die Südstadt haben:

Kirchheim

- Um die Schulraumsituation im Süden Heidelbergs zu verbessern wird die Gregor-Mendel-Realschule von Rohrbach in einen Neubau am nördlichen Siedlungsrand von Kirchheim verlegt. Die Südstadt und teilweise auch die Weststadt werden zum Einzugsbereich der neuen Realschule gehören.
- Geplante Straßenbahntrasse nach Kirchheim, die nach dem RE-Entwurf am Römerkreis beginnt und durch die Weststadt verläuft, bevor sie auf den Kirchheimer Weg mündet.

Rohrbach

- Im Gewerbegebiet "Im Bosseldorn" soll auf dem nicht mehr ausgelasteten Furukawa-Areal südlich der Sickingenstraße ein neues Stadtquartier als "Scharnier" zwischen Rohrbach und Kirchheim mit einer

lebendigen Mischung von Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- und Freiraumnutzung geschaffen werden.

- Um die weitere städtebauliche Entwicklung des Gewerbegebiets Rohrbach-Süd zu lenken, wurde der Bebauungsplan geändert.¹⁾ Zielsetzung des neuen Bebauungsplans ist es, die Neuansiedlung von großflächigen, nicht integrierten Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten zu verhindern. Die mit der Änderung des Bebauungsplans angestrebte städtebauliche Entwicklung mit standortgerechten Nutzungen soll zugleich die Nahversorgungsmöglichkeiten in den angrenzenden Stadtteilen erhalten.
- Erhaltung und Aufwertung des dörflich geprägten Ortskerns von Alt-Rohrbach und Stärkung als Stadtteilzentrum mit Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangeboten sowie Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- Eine stärkere räumliche Verknüpfung der Stadtteile Rohrbach und Kirchheim soll überprüft werden. Hiervon könnte auch die Südstadt profitieren. Eine zusätzliche Brücke für Fußgänger und den Radverkehr im nördlichen Bereich des zukünftigen Regionalbahnhaltdepunktes könnte die Verbindung nach Westen langfristig verbessern.

Bergheim

- Die funktionalen und städtebaulichen Beziehungen zwischen Bergheim und der Weststadt sollen verbessert werden. In Nord-Süd-Richtung sollen die Querverbindungen für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, übersichtlicher, durchlässiger und angenehmer werden. Dies gilt von der Anbindung der Weststadt über die Kurfürsten-Anlage und Bergheimer Straße bis hin zum Neckarufer und nach Neuenheim.
- Für den Hauptbahnhof, der nach der Stadtteilgliederung zur Weststadt gehört, und sein Umfeld wurden Ziele und Maßnahmen im Stadtteilrahmenplan Bergheim bereits formuliert. Da der Bereich um den Hauptbahnhof sowohl wesentliche Auswirkungen auf Bergheim wie auf die

Weststadt hat, wird dieser im Rahmenplan Weststadt/Südstadt unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen nochmals ausführlich behandelt.

Pfaffengrund

- Wichtigste Entwicklungsaussage im "Modell Räumliche Ordnung" für den Pfaffengrund ist die langfristige Siedlungserweiterung mit Schwerpunkt Wohnen südlich der Eppelheimer Straße. Dadurch soll unter anderem das ÖPNV-Netz besser ausgelastet werden. Im Zuge der Umstrukturierung der Bahninsel wird das Umfeld stadt- und siedlungsstrukturell neu definiert werden. Es besteht damit die Chance, die gegenwärtige räumliche Isolierung aufzuheben und den Stadtteil an die Bahninsel anzubinden. Das stadtgestalterisch derzeit nicht überzeugende Umfeld der Eppelheimer Straße wird dadurch aufgewertet. Aufgrund der unmittelbaren Verknüpfung mit dem wichtigsten Entwicklungsgebiet Heidelbergs, der Bahninsel, wird die Eppelheimer Straße im "Modell Räumliche Ordnung" als Entwicklungskorridor 2. Ordnung eingestuft. Dieser soll das im Ausbau befindliche Nebenzentrum "Hauptbahnhof" langfristig mit dem Stadtteil Pfaffengrund verbinden.
- Aufwertung des für Heidelberg wichtigen, klassischen Industriegebiets Pfaffengrund, das durch zahlreiche Traditionsunternehmen wie Henkel Teroson oder ABB Stotz-Kontakt geprägt ist. Es soll auch in Zukunft als Standort für die ansässige, Investitionsgüter produzierende und zuliefernde Industrie in den Bereichen Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik gesichert werden. Darüber hinaus sollen neue Unternehmen mit moderner industrieller Produktion für den Standort gewonnen werden.

1) Bebauungsplan Rohrbach, Gewerbegebiet Rohrbach-Süd, 6. und 7. Änderung, Satzungsbeschluss vom 13.11.1997.

4. Räumliches Entwicklungskonzept für die Weststadt/Südstadt

4.1 Städtebauliche Ziele

Kernbereich Weststadt - Gründerzeitlichen Charme bewahren

Der Kernbereich der Weststadt ist als attraktiver, urbaner Stadtteil für Wohnen und Arbeiten zu erhalten und weiterzuentwickeln. Auf den Charakter der gewachsenen Baustruktur aus der Gründerzeit ist bei allen künftigen Entwicklungen und gestalterischen Maßnahmen Rücksicht zu nehmen. Eine Verknappung des Wohnungsangebots durch Verdrängungsprozesse und Zweckentfremdungen wie das Einsickern von Dienstleistungen, Freien Berufen etc. soll vermieden werden.

Auf eine verträgliche Mischung von Wohnen, Handel, Handwerk und Dienstleistungen, die in der Weststadt bereits vorhanden ist, soll auch bei künftigen Entwicklungen im Bestand geachtet werden.

Kleinräumige Versorgung sichern

Das Nahversorgungsangebot soll im inneren Bereich der Weststadt (Römerstraße, Schillerstraße) erhalten, eine Abwanderung an die Peripherie verhindert werden. Das Versorgungsangebot soll gegenüber der Innenstadt eine relative Eigenständigkeit und Unabhängigkeit ermöglichen, ohne in Konkurrenz zu den Kernfunktionen zu stehen.

Um das Stadtteilzentrum im Bereich des Wilhelmsplatzes in seiner Funktion zu erhal-



Prägnante Stadtteilstruktur der inneren Weststadt



Blick in die Römerstraße

ten, muss dieser attraktiver gestaltet und besser ins Stadtbild eingebunden werden.

Südstadt – Eigenständigkeit des Stadtteils fördern

Die vorhandenen Ansätze im Bereich um die Markuskirche, die St. Michaelskirche und das Englische Institut sollen genutzt werden, um langfristig ein kleines Stadtteilzentrum zu entwickeln. Hier sollten die notwendige Infrastruktur, Versorgungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden, die für ein funktionierendes Stadtteilleben sehr wichtig sind.

Langfristiges Ziel ist es, die vorhandenen, lediglich aneinander gereihten Nutzungszonen funktional und gestalterisch besser zu verknüpfen. Insbesondere die Inanspruchnahme großer Flächen durch das NATO-Hauptquartier und die amerikanischen Wohnquartiere bilden in der Südstadt noch



Markushaus im Umbau



Rohrbacher Straße Höhe Bergfriedhof

eine erhebliche Zäsur. Andererseits stellen diese Flächen – bei einer Veränderung der Stationierungsstrategie – eine langfristige, nicht zu unterschätzende Entwicklungsperspektive dar.

Eine gestalterische Aufwertung der Römerstraße und Rohrbacher Straße (B 3) durch Begrünung, Schaffung von Raumsequenzen etc. zu integrierten Stadtstraßen würde die angrenzenden Quartiere stärker verflechten und zu einer höheren Lebensqualität entlang dieser Nord-Süd-Achsen führen¹⁾. Die hohe Wohnqualität der Quartiere östlich der Rohrbacher Straße mit ihrem großen Grünanteil ist zu erhalten.

Die Sportanlage der Südstadt und die Kleingartenanlage "Kirchheimer Loch" sind durch die Insellage zwischen den Bahngleisen gekennzeichnet. Durch eine Verbesserung der Wegebeziehungen sollen die Flächen als Naherholungsbereiche leichter erreichbar werden. Mittel- bis langfristig kann durch den Abbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen des Güterverkehrs eine bessere Einbindung in das Siedlungsgefüge erreicht werden.

Städtebauliche Entwicklung der Bahninsel

Die Bahninsel verfügt über das größte städtebauliche Entwicklungspotential der Ge-

1) Vgl. auch: Die SRH-Gruppe, Fachhochschule Heidelberg, Die Qualität der Heidelberger Stadteingänge, 1997.

2) Gemeinderatsbeschluss vom 13.07.2000, vgl. DS 328/2000: Zukünftige Schieneninfrastruktur für Personen- und Güterverkehr in Heidelberg.

samtstadt. Dies gilt sowohl für urbanes Wohnen als auch für ein differenziertes Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot. Die gegenwärtigen Nutzungs- und Strukturdefizite stellen eine erhebliche Chance für die Zukunft dar.

Das städtebauliche Konzept für die Bahninsel sowie der benötigte Zeitraum für dessen Verwirklichung sind sowohl für die künftige Einwohner- als auch Arbeitsplatzentwicklung in ganz Heidelberg entscheidend.

Eine erste Hürde zur Entwicklung der Bahninsel wurde durch den Gemeinderatsbeschluss vom Juli 2000²⁾ zur zukünftigen Schieneninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in Heidelberg genommen. Der Beschluss verdeutlicht, in welchem Umfang Schieneninfrastruktur langfristig vorgehalten werden muss, um neue Entwicklungen im Schienenverkehr nicht zu hemmen bzw. zu verhindern (z. B. kleiner Regional-Terminal für den Güterverkehr, künftiger Bedarf für die S-Bahn).

Städtebauliche Entwicklung des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes

Ziel ist es, den Hauptbahnhof und sein Umfeld funktional zu einem Nebenzentrum



Print-Media Academy

zu entwickeln. Von hier aus soll nach dem Modell Räumliche Ordnung eine axiale Entwicklung (sogenannte Entwicklungskorridore) in die angrenzenden Stadtteile angestoßen werden, die die Stadtteil- und Quartierszentren langfristig mit diesem Nebenzentrum verbinden.¹⁾

Ein erster Schritt war die Errichtung des Gebäudekomplexes der BG-Chemie Anfang der 90er Jahre. Die Anfang dieses Jahres fertiggestellte Print Media Academy der Heidelberger Druckmaschinen AG bildet mit ihrem prägnanten Baukörper einen gesamtstädtischen Orientierungspunkt.²⁾

Eine Entwicklungsstudie "Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche" des italienischen Architekten Burelli zeigt visionäre Gestaltungsideen für den Bahnhofsbereich. Der Bahnhofsvorplatz und die Kurfürsten-Anlage sollen langfristig zu einem "Empfangsraum" der Stadt umgestaltet werden. Voraussetzung dafür ist eine Entlastung des Verkehrsknotens Bahnhof. Einerseits ist ein großräumiges Verkehrskonzept erforderlich, das die Erschließung der Innenstadt und der künftigen Bahnstadt insgesamt löst, andererseits ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrs im Bereich des Bahnhofs selbst zu verbessern.

Diese Idee würde auch die im Modell Räumliche Ordnung als „Entwicklungskorridor 1. Ordnung“ bezeichnete Achse Bismarckplatz - Hauptbahnhof stärken.

Für die weitere Entwicklung stehen inzwischen teilweise konkrete Planungen an, die sich an den Zielsetzungen für das gesamte Areal orientieren:



Hauptbahnhof mit Bahnsteiganlage



Bahnhofsvorplatz und ehemaliges Postgebäude im Hintergrund

- Entwicklung des Bahnhofareals: hier geht es um den Umbau des Bahnhofgebäudes und der Bahnsteige sowie um Neubauten im direkten Umfeld (Parkhaus, Fahrradparkhaus, Hotel), damit der Hauptbahnhof heutigen Anforderungen gerecht wird.
- Projekt Central Business Center: westlich der BG-Chemie ist nun statt des ursprünglich geplanten Zentrums für Wohnen, Kultur und Einkauf eine Mischung aus Hotel, Büroflächen und Wohnungsbau vorgesehen.³⁾
- Heidelberger Druckmaschinen – zweiter Bauabschnitt: hier handelt es sich um einen Büro- und Ausstellungstrakt, in dem Funktionen untergebracht werden sollen, die in Zusammenhang mit der Print Media Academy stehen.
- Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel: aufgrund der hervorragenden Anbindung an den Nah- und Fernverkehr, der Nähe zur Universität und zur Print Media Academy, konzentrieren sich die Planungen auf den Standort der Fläche des ehemaligen Hauptpostgebäudes am Bahnhof.

1) Vgl. Stadt Heidelberg, Modell Räumliche Ordnung, Erläuterungsplan Zentren, März 2000. Vgl. auch Kapitel 3.3.

2) Die Bereiche nördlich der Kurfürsten-Anlage liegen bereits in Bergheim. Da der Bahnhof und sein Umfeld eine städtebauliche Einheit bilden sollen, werden in diesem Stadtteilrahmenplan alle anstehenden Projekte und Planungen behandelt.

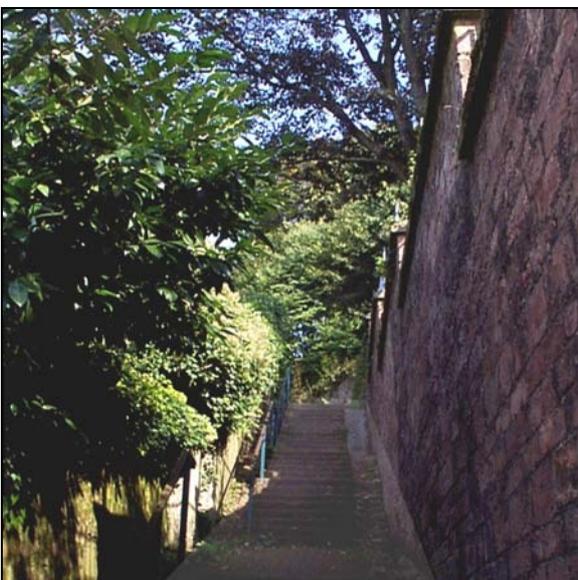
3) Vgl. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Bergheim "Central Business Center (CBC)", Begründung – Vorentwurf vom 08.08.2000.

Wegebeziehungen verbessern

In der Weststadt und der Südstadt bedarf es vielfältiger Verbesserungen der Wegebeziehungen zwischen und innerhalb der Stadtteile. Dazu gehört vor allem die Erleichterung der Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsachsen. Durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Kurfürsten-Anlage zwischen der Weststadt und Bergheim werden die möglichen Austauschbeziehungen der beiden Stadtteile untereinander stark eingeschränkt. Bei der Entwicklung der Bahninsel ist frühzeitig auf den Ausbau von attraktiven Wegebeziehungen insbesondere in Richtung Innenstadt, aber auch zu den angrenzenden Freiräumen zu achten.

Zur Verbesserung der Funktionszusammenhänge zwischen dem Hauptgeschäftsbereich Altstadt / Bismarckplatz und den angrenzenden Geschäfts- und Wohnbereichen in Bergheim sowie der Weststadt sollen die Fußgängerverflechtungen intensiviert werden. Dies war schon Zielsetzung im Entwicklungskonzept des Rahmenplans Heidelberg-Mitte¹⁾. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Aufwertung der bestehenden Geschäftsbereiche. Erste Erfolge wurden mit der Neugestaltung des Carrés um den Menglerbau erzielt. Weitere Akzente wird die geplante Entwicklung des Bereichs um das Alte Hallenbad und südlich der Poststraße (Kinozentrum, Büros, Geschäfte, Gastronomie) setzen.

Die Zugänge in die östlichen Freibereiche sind instandzuhalten bzw. zu rekonstruieren.



Zugang von der Gaisbergstraße zum Sensenried

Eine Chance für den Ausbau der Wegebeziehungen liegt auch in der langfristig geplanten Grünverbindung zwischen den Freiräumen östlich des Pfaffengrunds und des Bergfriedhofs entlang der ehemaligen Bahntrasse (vgl. dazu auch Kapitel 4.2).

Stadtteil der kurzen Wege

Die urbane Lebensqualität wird wesentlich durch eine Vielfalt an verschiedenen Nutzungsarten (Arbeitsplätze, Schulen, Kindergärten, Geschäfte, Grünanlagen, dezentrale Bürgerserviceeinrichtungen etc.) bestimmt. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege wird eine Stärkung von kompakten kleinteiligen Strukturen, die räumlich miteinander vernetzt sind, in der Weststadt und Südstadt angestrebt. Dies ist insbesondere für Menschen mit Familienpflichten von Interesse. Bestehende gemischte Strukturen sind zu erhalten. Auf dem Areal der Bahninsel ist es städtebauliches Ziel, ein großes Gebiet mit Arbeiten und Wohnen zu gleichen Teilen zu schaffen.

Umweltfreundliche Mobilität

Entsprechend der Zielvorgabe des Stadtentwicklungsplans möchte die Stadt Heidelberg eine umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Mobilität fördern. In der inneren Weststadt wurde dies durch eine konsequente Verkehrsberuhigung bereits erreicht.

Die Lücken im Fuß- und Radwegenetz in der Weststadt und der Südstadt und zu den benachbarten Stadtteilen sollen geschlossen werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll verbessert werden (vgl. Kapitel 7). Ein wichtiger Verknüpfungspunkt zur Schiene wird der künftige S-Bahn-Haltepunkt Franz-Knauff-Straße sein.

Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass die innerörtliche Erreichbarkeit für den notwendigen motorisierten Individualverkehr gewährleistet bleibt.

1) Stadtplanungs- und Vermessungsamt, Rahmenplan Heidelberg-Mitte, - Entwurf Entwicklungskonzept-, Manuskript, 1983.

Innenentwicklung in der Weststadt und der Südstadt

Die konfliktfreien städtebaulichen Verdichtungsmöglichkeiten in der Weststadt und der Südstadt sollen genutzt werden.¹⁾ Dabei ist auf die Wohnumfeldverträglichkeit größten Wert zu legen. So ist u. a. die Belastbarkeit der bestehenden Infrastruktureinrichtungen, die Erreichbarkeit wohnungsnaher Versorgungsmöglichkeiten, die ÖPNV-Andienung sowie die städtebauliche, ökologische und soziale Verträglichkeit etc. zu beachten. Der Baudichtenplan²⁾ zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien auf.

In der Südstadt ist östlich der Görresstraße und Von-der-Tann-Straße in Baulücken eine Bestandsentwicklung von ca. 1,1 ha möglich³⁾. Bei einer weiteren Bebauung in diesem Bereich soll allerdings eine Riegelbildung durch Gebäude mit Rücksicht auf klimaökologische Funktionen sowie auf die Freihaltung von Bereichen für gerichtete Kaltluftströme verhindert werden.⁴⁾

Naherholung und Freiflächen sichern, Landschafts- und Naturschutz intensivieren

Die vorhandenen Grün- und Freiflächen der beiden Stadtteile sind zu erhalten und aufzuwerten. Insbesondere der Bergfriedhof und die Kleingärten im Kirchheimer Loch sind wichtige siedlungsnahe Erholungsbereiche.

Der sensible Hangbereich oberhalb der Panoramastraße und im Bereich Oberer Gaisbergweg und Steigerweg ist in seiner landschaftlichen Qualität zu schützen und zu för-



Hangbereich Sensenried - Oberer Gaisbergweg



Dantestraße Ecke Schillerstraße

dern. Die Hangbereiche und die zwischen der Weststadt/Südstadt und dem Pfaffengrund liegenden Freiräume sind sowohl für die Südstadt wie auch für die Weststadt wichtige Ausgleichsräume mit gesamtökologischer Funktion. Zwischen diesen Räumen gilt es langfristig eine ökologische Vernetzung im Bereich der ehemaligen Bahntrasse herzustellen.

Im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Konzepts für die Bahninsel ist darauf zu achten, dass ausreichend Grünbereiche vorgesehen werden. Der angedachte Stadtpark kann bei entsprechender Gestaltung auch Funktionen im Rahmen des Biotop- und Artenschutzes übernehmen.

4.2 Entwicklung der Bahninsel

Die Bahninsel ist - wie bereits erwähnt - für Heidelberg das wichtigste Entwicklungsgebiet. Hier kann langfristig auf ca. 90 ha ein Stadtviertel mit angemessener Dichte und Nutzungsmischung an einer lagemäßig sehr attraktiven und hochwertigen Stelle entstehen,

- 1) Vgl. hierzu auch Regionalplan Unterer Neckar a.a.O., Plansatz 2.4.5.1, S. 53. Die „Schließung vorhandener Baulücken“ hat danach besonderen Vorrang. Desgleichen die „Aktivierung sonstiger vorhandener Baulandreserven in bereits ausgewiesenen und erschlossenen Bauflächen...“.
- 2) Vgl. dazu Kapitel 3.3: Der Baudichtenplan zeigt u. a. die Innenentwicklungsmöglichkeiten in der Stadt auf.
- 3) Vgl. Modell Räumliche Ordnung, Erläuterungsplan Wohnen.
- 4) Vgl. Umweltplan, Anhang: Entwicklung von Hanggärten zwischen der Südstadt und Rohrbach.

- in dem Wohnen und Arbeiten gleichermaßen attraktiv ist;
- das sich durch einen "weichen" Übergang in den südwestlichen Freiraum mit landschaftlich geprägtem Wohnen auszeichnet;
- das dem Gedanken einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung gerecht wird, indem es auch die landschaftsgestalterischen und ökologischen Anforderungen berücksichtigt;
- das für den nichtmotorisierten Verkehr direkt über den Bahnhof an die Innenstadt angebunden ist;
- das optimal vom öffentlichen Personennahverkehr angegliedert wird;
- das eine attraktive Freiraumstruktur mit hoher Aufenthaltsqualität und eine zentrale Grünachse zwischen dem angedachten Stadtpark und dem Hauptbahnhof aufweist;
- das ideal an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden ist;
- das künftige Entwicklungsoptionen für den Schienenverkehr offen lässt.

Der Baudichtenplan¹⁾ sieht für die Gebiete, in denen eine Mischung von Wohnen und Arbeiten vorgesehen ist, eine überwiegend geschlossene Bauweise mit Traufhöhen von maximal 15 m vor. Der hauptsächlich dem Wohnen vorbehaltene Bereich soll eine überwiegend offene Bauweise mit Traufhöhen von maximal 9 m erhalten. Dies spiegelt sich auch in der vorgeschlagenen städtebaulichen Dichte wider, die vom Areal gegenüber dem Hauptbahnhof bis zum Übergang in die Landschaft erheblich abnimmt (vgl. Kapitel 3.3). Auf dem in der Weststadt gelegenen Bahninselareal könnten langfristig rund 2.000 bis 2.100 Wohnungen²⁾ für etwa 4.700 Einwohnerinnen und Einwohner sowie ca. 2.500 Arbeitsplätze zusätzlich entstehen.

Das Freiflächenstrukturkonzept schlägt vor, die künftige Baustruktur der Bahninsel auf die Innenstadt auszurichten.

Das Projekt „Heidelberg 2000 / Bahninsel“ ist ein gemeinschaftliches Projekt der Deut-

schen Bahn AG und der Stadt Heidelberg zur Entwicklung der Bahninsel und der umliegenden Areale. Das Projekt ist gegliedert in die drei Phasen: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt und Projekt.

Die Phase der Machbarkeitsstudie, in der Bahn und Stadt noch weitgehend selbstständig arbeiteten, ist inzwischen abgeschlossen. Die drei stadtinternen Arbeitsgruppen, die sich mit der Verkehrserschließung (Bahninsel, Gesamtstadt, Bahnbetrieb), der städtebaulichen Entwicklung und der Umsetzung - Wirtschaftlichkeit - Finanzen befassen, werden auch in der jetzt beginnenden Vorprojektphase beibehalten. Der Austausch zwischen der Stadt und der DB AG erfolgt zukünftig neben der bewährten Steuerungsgruppe und den jeweiligen Geschäftsführungen auch über eine gemeinsame Arbeitsgruppe.

In der Vorprojektphase wird über einen städtebaulichen Ideenwettbewerb ein Rahmenplan für die Bahninsel erarbeitet. Die dafür erforderlichen Vorbereitungen wurden bereits eingeleitet. In der Projektphase geht es dann um die konkrete Umsetzung und Bauleitplanung. Hierfür sind ein oder mehrere Realisierungswettbewerbe geplant.

Voraussetzungen für die Entwicklung

Zur Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel war zunächst der zukünftig für Heidelberg erforderliche Bedarf an Schieneninfrastruktur zu klären. Die Stadt hat diesbezüglich folgende Ziele:

- Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr, vorrangig Erweiterung der ICE-/IC-/EC-Verbindungen;
- Unterstützung der Pläne zur Umsetzung der S-Bahn Rhein-Neckar bis zur letzten Ausbaustufe (15-Minuten-Takt);
- Minimierung des Schienengüterdurchgangsverkehrs, insbesondere Gefahrguttransporte;

1) Vgl. Siedlungsstrukturkonzept, Baudichtenplan, März 2000.

2) Hier sind die etwa 450 Wohneinheiten, die nach dem Modell Räumliche Ordnung im Bereich der Wieblinger Gemarkung auf der Bahninsel entstehen können, nicht einbezogen.

- Geeignete Vorkehrungen für den lokalen Güterumschlag;
- Städtebauliche Entwicklung der vom Schienenverkehr nicht mehr benötigten Flächen im Bereich der Bahninsel.

Um den Bedarf an Schieneninfrastruktur zu ermitteln, wurde ein Fachgutachten an die Firma TransCare vergeben.¹⁾ Auf der Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens wurden vom Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss folgende Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Infrastruktur für die zukünftige Entwicklung des Schienenpersonen- bzw. Schienengüterverkehrs in Heidelberg beschlossen:²⁾

- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs durch die Nutzung der Zu- bzw. Abfahrtstrecke zwischen Mannheim Rangierbahnhof und Heidelberg-Wieblingen. Diese sind direkt zweigleisig weiter zu führen und in den Hauptbahnhof Heidelberg einzubinden;



Zufahrt zum Güterbahnhofgelände



Rangierbahnhofgelände

- Vorläufige Erhaltung des Gleisanschlusses für das Gewerbe- und Industriegebiet Pfaffengrund;
- Unterstützung der Bestrebungen der DB AG, den gesamten Güterdurchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung (insbesondere den Gefahrgutverkehr) auf die Strecke Mannheim-Schwetzingen zu verlagern. Der zwingend verbleibende Güterverkehr ist zukünftig ausschließlich über das Areal des Hauptbahnhofs Heidelberg abzuwickeln;
- Vorhaltung einer geeigneten Fläche für ein zukünftiges Regional-Terminal (Umschlag Schiene/Straße), möglichst mit einem Anschluss an die Autobahnzu- und -abfahrt Rittel.

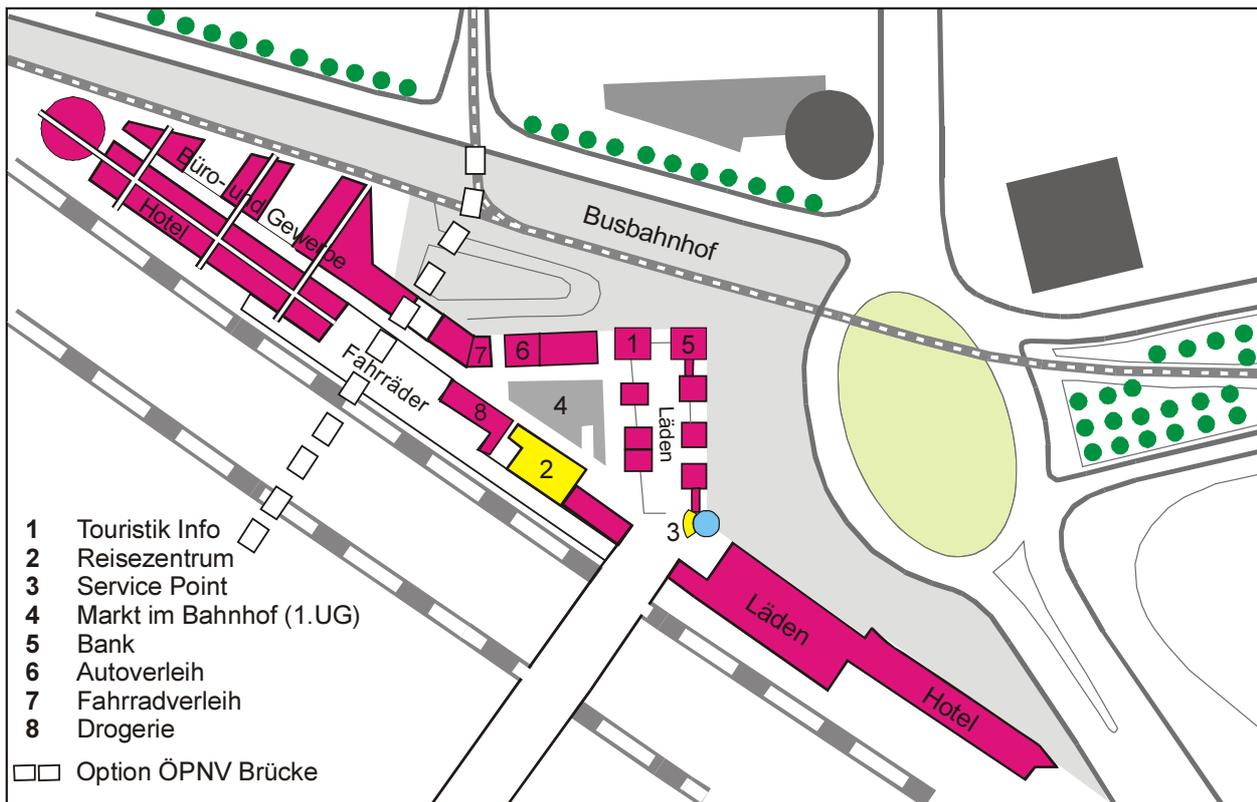
Diese Maßnahmen bedeuten, dass sowohl das Rangiergelände wie auch das Güterbahnhofgelände für die schienenverkehrliche Nutzung entbehrlich werden und für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen. Gleiches gilt für die Anlagen um das Bahnbetriebswerk. Hier ist lediglich offen, ob die Gleise südlich des Bahnbetriebswerks Richtung Hauptbahnhof – vor allem im Hinblick auf den kommenden S-Bahnbetrieb – auch zukünftig noch benötigt werden. Die technische Machbarkeit einer bedarfsgerechten, d.h. viergleisigen Schienentrasse nördlich des Bahnbetriebswerks ist grundsätzlich gegeben, die tatsächliche Realisierung aber abhängig von den zukünftigen Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr.

Für die entbehrlichen Gleisanlagen wird die DB AG in den nächsten Monaten das formale Stilllegungsverfahren abwickeln. Eine gemeinsame Absichtserklärung der DB AG und der Stadt Heidelberg wird in Kürze den städtebaulichen Planungsprozess einleiten.

1) TransCare GmbH, Schienenverkehr im Raum Heidelberg – Szenarien der Verkehrsentwicklung und Folgerungen für Infrastruktur und Betrieb, Wiesbaden Februar 2000 – Mai 2000. Die Ergebnisse wurden verwaltungsintern diskutiert und für die politischen Gremien aufbereitet (DS 328/2000).

2) Beschluss des Stadtentwicklungs und Verkehrsausschusses vom 13.07.2000, vgl. DS 328/2000 vom 27.06.2000: Zukünftige Schieneninfrastruktur für Personen- und Güterverkehr in Heidelberg. Dargestellt werden nur die beschlossenen Maßnahmen, die bei der Entwicklung der Bahninsel relevant sind.

Abbildung 6: Nutzungskonzept für den Umbau des Hauptbahnhofs (Entwurf)



Quelle: DB Station & Service AG, Deutsche Bahn Gruppe, Büro Bahnhofsentwicklung

Parallel zu einem städtebaulichen Wettbewerb ist eine Rahmenvereinbarung zu erarbeiten, die die Kooperation zwischen der DB AG und der Stadt Heidelberg im weiteren Projektverlauf detailliert regelt.

Der Umfang der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel hängt auch davon ab, ob es gelingt, die Nutzungen der amerikanischen Streitkräfte zu verlagern. Diese beanspruchen derzeit ein Gebiet von etwa 10,5 ha. Eine Voraussetzung dafür wurde mit der Ausweisung der Fläche Gäulschlag, südlich von Patrick-Henry-Village im Modell Räumliche Ordnung geschaffen. Diese Fläche ist ausschließlich für die Verlagerung amerikanischer Nutzungen vorgesehen.

Vorkaufsrechtssatzung Bahninsel

Die vorhandene Satzung von 1996¹⁾ soll auf das gesamte Untersuchungsgebiet "Bahninsel" ausgedehnt werden. Das Vorkaufsrecht soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch eine gezielte, an städtebaulichen Interessen orientierte Bodenvorwratpolitik ermöglichen.

4.3 Städtebauliche Handlungsschwerpunkte

Die räumlichen Handlungsschwerpunkte und die sich daraus ergebende Nutzungsstruktur sind in Abbildung 11 und 12 dargestellt.

Entwicklung des Bahnhofareals

Um den in den 50er Jahren erbauten Heidelberger Hauptbahnhof den heutigen Anforderungen anzupassen, soll er umgebaut und modernisiert werden. Die dafür eingerichtete Projektgruppe der DB AG (Büro Bahnhofsentwicklung Karlsruhe) und der SNCF (französische Staatsbahn) hat ein erstes Entwicklungskonzept für den Bahnhof vorgelegt. Dies umfasst im Wesentlichen folgende Punkte:²⁾

- Kundenfreundlicher und behindertengerechter Ausbau der Bahnsteige durch Auf-

1) Vgl. DS 165/96: Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB im Gebiet "Bahninsel".

2) Vgl. DS 203/2000: Planung Bahnhofsumfeld – Entwicklung des Bahnhofareals. Die Realisierung der geplanten Maßnahmen ist von der Genehmigung der DB AG – Zentrale abhängig.



Blick von der Czernybrücke über das Bahngelände

züge, Verlängerung und Neugestaltung der Bahnsteigüberdachung, Erneuerung des Bahnsteigbelags etc. sowie Verbesserung der Beschilderung im Bahnhof.

- Neustrukturierung der Vermarktungsflächen, um die kommerziell fremdgenutzten Flächen von derzeit 2.500 m² unter anderem durch die Hinzunahme des Unter- und Obergeschosses auf insgesamt 6.500 m² zu erhöhen. Der Innenhof soll als Zugang zu den geplanten Ladenflächen im Untergeschoss überdacht werden. Durch die Öffnung des Atriums zum nördlichen Bahnhofsvorplatz soll die Zugänglichkeit zum Gebäude verbessert werden.
- Neubau eines Park+Rail-Parkhauses für 600 – 700 PKW einschließlich Kurzzeitparkplätze auf der tieferliegenden Fläche nordwestlich des Bahnhofgebäudes in zwei bis drei Untergeschossen.
- Bau weiterer Gebäude über das Parkhaus und westlich davon (bis zu sechs Geschosse, Traufhöhe etwa 18 m). Überlegt wird eine Hotelnutzung, da hier von einem weiteren Bedarf ausgegangen wird.¹⁾ Zur Kur-



Bahnhofsvorplatz – Kurzzeitparken und Taxistand

fürsten-Anlage vorgelagert könnten Büro- und Gewerberäume untergebracht werden.

- Bau einer Fahrradstation für 1.000 – 1.500 Fahrräder: Als Standort wird die Vorbehaltsfläche für eine mögliche ÖPNV-Brücke vorgeschlagen. Dies bedingt die Verlagerung im Falle des Brückenbaus. Da derzeit etwa 2.000 Fahrräder im Bahnhofsbereich abgestellt werden, müssen weitere Abstellmöglichkeiten im Osten des Bahnhofs vorgesehen werden.²⁾

Die Planungen für den Umbau des Bahnhofs und die ergänzenden Neubauten sollen 2001 abgeschlossen sein, die Realisierung der geplanten Maßnahmen soll in Abschnitten in den Jahren 2001 bis 2003 erfolgen.

Bei allen Maßnahmen im Bahnhofsbereich ist zu berücksichtigen, dass der von 1953 bis 1955 nach Plänen von Conradi und Dutschmann errichtete Hauptbahnhof Heidelberg als Sachgesamtheit ein eingetragenes besonderes Kulturdenkmal im Sinne von § 12 Denkmalschutzgesetz ist. Dies hat zur Folge, dass auch dem Umgebungsschutz entsprechend Rechnung zu tragen ist.

Verkehr im Bereich des Bahnhofumfelds

Das vorhandene Verkehrsnetz im Bereich des Bahnhofumfelds weist nur noch geringe Reserven zur Aufnahme zusätzlicher Verkehrsströme, insbesondere im Kfz-Verkehr auf. Vor dem Hintergrund der anstehenden Neubauprojekte - zweiter Bauabschnitt der Heidelberger Druckmaschinen, Hotel und Parkhaus der DB AG westlich des Bahnhofs, Central Business Center westlich der BG Chemie sowie Kongress- und Konferenzzentrum - sind deshalb die Auswirkungen auf den Verkehr zu ermitteln.³⁾

Die verkehrlichen Untersuchungen sind einerseits notwendig, um in einem kleinräumi-

1) Für ein 120-Betten-Hotel gibt es bereits einen Interessenten.

2) Zu diesem konzeptionellen Ansatz gibt es von der Verwaltung einen Gegenvorschlag. Vgl. dazu den Abschnitt "Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof".

3) Vgl. DS 195/2000: Verkehr im Bereich des Bahnhofumfelds.



Bahnhofsgebäude an der Lessingstraße

gen Verkehrskonzept¹⁾ kurzfristige Maßnahmen für die Funktionsfähigkeit der Knotenpunkte im Bahnhofsbereich zu entwickeln. Als Grundlage soll die städtebauliche Studie von Professor Burelli herangezogen werden.

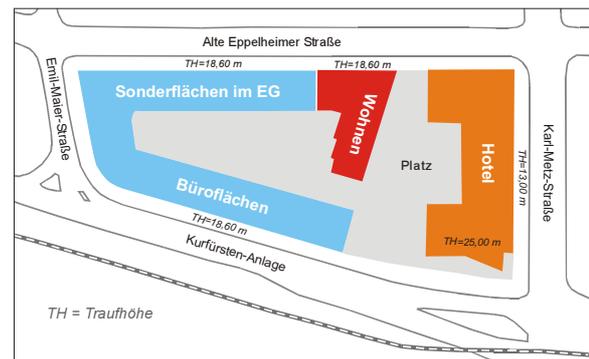
Andererseits sollen die verkehrsplanerischen Ansätze zum gesamtstädtischen Verkehrsnetz, die aus dem Planungsworkshop "Verkehr im Bereich Hauptbahnhof"²⁾ hervorgegangen sind, weiter ausgearbeitet werden. In einem großräumigen Verkehrskonzept sind mittel- und langfristige Maßnahmen zu entwickeln, um die geplante Entwicklung der Bahnstadt zu ermöglichen und den Bahnhofsbereich zu entlasten³⁾.

Folgende städtebauliche und verkehrsplanerische Ziele sind bei den Untersuchungen zum Verkehrsnetz zu berücksichtigen:

- die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes;
- die Sicherstellung der verkehrlichen Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes, der Neubauprojekte im Bahnhofsumfeld und künftiger städtebaulicher Entwicklungen

1) Hierfür ist ein Planungsaufwand von 280.000 DM angesetzt (vgl. DS 195/2000).
 2) Stadt Heidelberg, 9. Heidelberger Planungsworkshop: Verkehr im Bereich Hauptbahnhof, Dokumentation, Oktober 1999. Vgl. auch Kapitel 7.
 3) Hierfür ist ein Planungsaufwand von 300.000 DM angesetzt (vgl. DS 195/2000).
 4) Vgl. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Bergheim "Central Business Center (CBC)", Begründung – Vorentwurf vom 08.08.2000. Die Bereiche nördlich der Kurfürsten-Anlage liegen bereits in Bergheim. Da der Bahnhof und sein Umfeld eine städtebauliche Einheit bilden, wird das Projekt hier dargestellt.

Abbildung 7: Nutzungsverteilung Central Business Center



Quelle: DS 196/2000 vom 05.05.2000: Planung Bahnhofsumfeld – Ehemaliges Zentrum für Wohnen, Kultur, und Einkauf; jetzt: Projekt Central Business Center (CBC).

und Nutzungen im Innenstadtbereich Bergheim;

- die Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung der "Bahninsel";
- die künftige Erschließung der Innenstadt unter dem Aspekt der Ausgestaltung eines Stadteingangs mit den Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsnetz.

Projekt Central Business Center (CBC)

Statt des ursprünglich geplanten "Zentrums für Wohnen, Kultur und Einkauf", soll nun auf dem ca. 7.500 m² großen Areal westlich der BG-Chemie eine Mischung aus Hotel, Büroflächen und Wohnungsbau entstehen.⁴⁾

Derzeit ist folgendes Nutzungskonzept auf einer Bruttogeschossfläche (BGF) von 26.480 m² vorgesehen:

- Restaurant, Lobby Hotel, Ver- und Entsor-



Blick von der Czernybrücke auf das Gelände westlich der BG-Chemie

gung, TG-Zufahrt, Erschließung und Sonderfläche (5.100 m² BGF);

- Hotel mit 192 Zimmern (7.100 m² BGF);
- 60 Wohnungen (à 60 m²; 3.700 m² BGF);
- Büroflächen (10.580 m² BGF).

Hinzu kommt eine unterirdische Fläche von etwa 15.000 m² BGF für eine Tiefgarage mit Haustechnik und Lager, 357 PKW-Einstellplätzen und etwa 100 Fahrradabstellplätzen.

Die Höhenentwicklung der Bebauung entlang der Kurfürsten-Anlage soll sich an der BG-Chemie orientieren (ca. 18,60 m). Mit der Eckbebauung Kurfürsten-Anlage / Karl-Metz-Straße (25 m Höhe) und Emil-Maier-Straße / Alte Eppelheimer Straße (26 m Höhe) sollen städtebauliche Akzente gesetzt werden. Entlang der Karl-Metz-Straße wird die Höhe der Hotelbebauung mit Rücksicht auf die gegenüberliegende Wohnbebauung der BG-Chemie reduziert. Die Höhenentwicklung entspricht damit weitgehend dem Konzept Traufhöhe des Baudichtenplans, das auf diesem Areal eine Traufhöhe von 18 m vorsieht.



Print-Media-Academy, "S Printing Horse"



Blick in die Mittermaierstraße

Das CBC soll sowohl an die Kurfürsten-Anlage als auch an die Alte Eppelheimer Straße angebunden werden. Dadurch erfolgt eine Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs auf zwei Zu- bzw. Ausfahrten. Die Erschließung berücksichtigt auch die im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes angeordnete Tunnellösung. Die innere Erschließung (Ver- und Entsorgung, Andienung) soll dagegen ausschließlich über die Alte Eppelheimer Straße erfolgen, um die Beeinträchtigungen für die umliegende Bebauung so gering wie möglich zu halten.

Der Baubeginn ist nach dem derzeitigen Planungsstand für Mitte Mai 2001 vorgesehen.

Heidelberger Druckmaschinen

Nach der Fertigstellung der Print Media Academy und der Verlagerung des Welterstattteilagers nach Wiesloch eröffnet sich auf dem Werksgelände der Heidelberger Druckmaschinen die Chance der Neuordnung des Areals.¹⁾ Die Grundkonzeption für den zweiten Bauabschnitt ist:

- Präsentation der gesamten Produktpalette für Kunden, Gäste und Schulungsteilnehmende in unmittelbarer Anbindung an die Print Media Academy;
- Büroflächen auf ca. 28.000 m²;
- Erweiterung und Neuordnung der Verwaltung.

Um den Standort entwicklungsfähig zu halten und aufgrund von Synergieeffekten ist die Unterbringung der gesamten Marketing-, Vertriebs- und Verwaltungseinheiten sowie deren funktionale Verknüpfung auf dem Gelände notwendig.

Am Standort ist die Unterbringung von etwa 1.100 Arbeitsplätzen vorgesehen. Die Zahl der Besucherinnen und Besucher wird durch die Print Media Academy und die Präsentation der Produkte deutlich ansteigen.

1) Vgl. DS 408/1999, DS 496/1999: Bebauungsplan Bergheim "Heidelberger Druckmaschinen"; DS 197/2000: Planung Bahnhofsumfeld - Heidelberger Druckmaschinen. Die Bereiche nördlich der Kurfürsten-Anlage liegen bereits in Bergheim. Da der Bahnhof und sein Umfeld eine städtebauliche Einheit bilden, wird das Projekt hier dargestellt.

Dies erfordert die Errichtung einer Tiefgarage mit ca. 750 Stellplätzen zusätzlich zu den bereits vorhandenen 1.200 Stellplätzen. Die Heidelberger Druckmaschinen AG beabsichtigt, die Stellplätze in ihrer Tiefgarage zeitweise öffentlich zugänglich zu machen (z. B. für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher anderer umliegender Nutzungen). Der Pendelverkehr zwischen dem Werk Wiesloch/Walldorf und dem Standort Heidelberg wird ebenfalls zunehmen. Beide Standorte liegen allerdings in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen, die künftig durch die S-Bahn verbunden sind. Es kann von einer regen Nutzung dieser direkten Schienenverbindung ausgegangen werden, die den PKW-Anteil entsprechend verringert.

Die Heidelberger Druckmaschinen AG ist daran interessiert, an einer Gesamtlösung zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofumfelds mitzuwirken, um auch ihre Adresse an diesem Standort zu verbessern. Das konkrete Gebäude- und Nutzungskonzept für den zweiten Bauabschnitt wird derzeit erarbeitet und soll gemeinsam mit dem dritten Bauabschnitt (konzeptionelle Grundlage hierfür ist die Gestaltungsstudie von Prof. Burelli) in einem Planungsverfahren zusammengefasst werden.

Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel

Gegenwärtig kann der Kongressnachfrage in Heidelberg aufgrund der eingeschränkten Kapazitäten in der Stadthalle nur teilweise entsprochen werden. Dies führt häufig dazu, dass Veranstaltungen von Heidelberg abwandern bzw. Heidelberg nicht als Veranstaltungsort gewählt wird.

Ziel ist es, durch ein modernes, umfangreiches Kongress- und Tagungsangebot mehr und vor allem größere Kongresse und Veranstaltungen als bisher in Heidelberg durchführen zu können¹⁾.

Die Stadt Heidelberg ist als Standort für ein Kongresszentrum interessant, da sie wesentliche Standortkriterien erfüllt, die positiv für die Kongressnachfrage, besonders im internationalen Bereich einzuschätzen sind:²⁾



Ehemaliges Postgebäude, heute von der Heidelberger Druckmaschinen AG genutzt

- Relativ zentrale Lage in Deutschland sowie gute Erreichbarkeit durch Autobahnanbindung und Nähe zum internationalen Flughafen Frankfurt. Hinsichtlich der Erreichbarkeit ist die langfristige Gewährleistung des Anschlusses an das ICE-Netz sehr wichtig;
- Gutes Beherbergungsangebot, insbesondere im Bereich der Qualitätshotels;
- Überdurchschnittlich hoher Bekanntheitsgrad;
- Präsenz von kongressfördernden Universitäten, insbesondere im Bereich der Fakultäten Medizin und Wirtschaft;
- Starke lokale Wirtschaft mit großen und international tätigen Betrieben.

Aufgrund der Ergebnisse einer Angebots- und Nachfrageanalyse des Kongressmarktes gibt der Gutachter eine Konzeptempfehlung für ein Kongress- und Konferenzzentrum mit folgenden Komponenten³⁾:

- Kongressbereich mit einer Fläche von 1.800 bis 2.000 m²: Dieser setzt sich aus einem unterteilbaren Plenarsaal mit ca.

1) Vgl. auch Kultur-Congressbau Consult (Hrsg.), Bedarfs- und Programmgutachten für ein Veranstaltungszentrum, Stuttgart 1989.

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Tourismusleitbild Heidelberg, 1993, S. 19f.

2) Vgl. Arthur Andersen, Marktanalyse und Cash Flow Prognosen für das geplante Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel in Heidelberg, Juni 2000.

3) Bei den angegebenen Flächen handelt es sich jeweils um Nettoflächen. Der Gesamtflächenbedarf für das Kongress- und Konferenzzentrum liegt bei einer Bruttogeschossfläche von etwa 10.000 m².

1.200 m² und 600 – 800 m² Foyer und Nebenräumen zusammen. Der Plenarsaal kann bis zu 1.500 Personen fassen.

- Tagungsbereich mit einer Gesamtfläche von 3.260 m². Dieser unterteilt sich in 17 Tagungsräume unterschiedlicher Größe mit insgesamt 1.260 m² Fläche und ein Foyer mit Ausstellungsflächen und Nebenräumen von etwa 2.000 m². Der Tagungsbereich hat eine Kapazität für insgesamt ca. 880 Personen.
- Zentraler Erschließungs- und Versorgungsbereich mit etwa 800 m², der zwischen der Kongress- und Tagungskomponente angeordnet werden sollte.

Die Hotelmarktanalyse des Gutachters in Heidelberg ergab für den Bereich des Geschäfts- und Kongresstourismus Kapazitätsengpässe in Zeiten hoher Nachfrage. Er schlägt vor, an das Kongress- und Konferenzzentrum ein 4-Sterne Hotel mit 280 Zimmern, sechs kleinen Tagungsräumen und einem Freizeitbereich anzuschließen.

Als Standort für das Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel wird das ehemalige Grundstück der Hauptpost und die sich anschließende Grünfläche östlich des Hauptbahnhofs favorisiert. Dieser bietet folgende Vorteile:

- Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere der Bahn;
- Nähe zur Autobahn;
- Mögliche Synergieeffekte durch Nähe zur Print Media Academy der Heidelberger Druckmaschinen, Firmensitze und Forschungszentren;
- Verfügbarkeit der Grundstücke;
- Erweiterungsflächen, Gewerbeflächen südlich des Bahnhofs.

Demgegenüber hat der Standort folgende Nachteile:

- Fehlende Nähe zu den eigentlichen Attraktionen Heidelbergs (Altstadt, Schloss, Neckar, Museen), zu Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Einrichtungen;
- Derzeit wenig attraktive Umgebung und hohes Verkehrsaufkommen;



Geplantes Kongress- und Konferenzzentrum, Belfortstr.

- Etwa 10 – 15 Gehminuten von wichtigen Hotels entfernt.

Die genannten Nachteile relativieren sich allerdings durch die gute ÖPNV-Anbindung, die eine schnelle Überwindung der Distanz zur Altstadt ermöglicht sowie die städtebaulichen Gestaltungsideen von Prof. Burelli zum Bahnhofsvorplatz, die auch eine verkehrliche Entlastung vorsehen. (vgl. Entwicklungsstudie Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche).

Die Baukosten für das Kongress- und Konferenzzentrum belaufen sich nach ersten Schätzungen auf rund 70 Millionen Mark, für das Hotel auf 80 – 100 Millionen Mark.

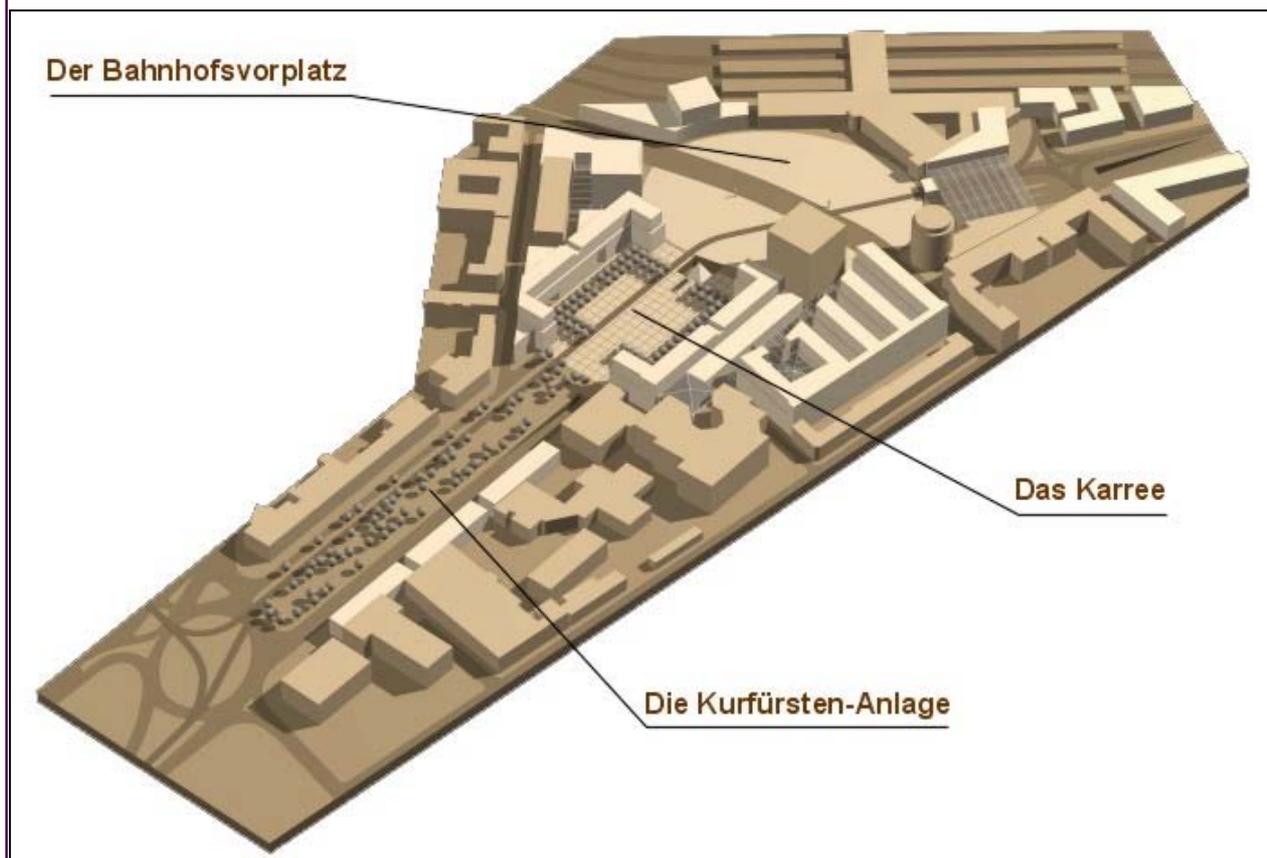
Entwicklungsstudie Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche

Im Mai 1998 beschloss der Gemeinderat "für den Bahnhofsvorplatz und die angrenzenden Bereiche eine Gestaltungsstudie in Auftrag zu geben". Damit beauftragt wurde Prof. Romano Burelli von der Universität Ve-



Bahnhofsvorplatz Nord, BG-Chemie

Abbildung 8: Gestaltungsstudie für das Bahnhofsumfeld von Prof. Burelli



Quelle: Prof. R. Burelli, Udine 5/2000 - Computersimulation, Blick Nord-Ost

nedig.¹⁾ Leitgedanke der Planungsideen von Professor Burelli ist die Gliederung der etwa 600 m langen Achse zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis in vier Bereiche:²⁾

- Der Bahnhofsvorplatz:

Um den Vorplatz des Bahnhofes städtebaulich zu fassen wird eine strenge elliptische Form gewählt. Diese bindet den Bahnhof nicht an eine strenge Achse und vermag gleichzeitig die vielen Richtungen aufzunehmen, die durch die Straßen und

Gebäudefluchten vorhanden sind. Das Pendant zum Gebäude der Print Media Academy bildet ein Turm, der das Kongress- und Konferenzzentrum aufnehmen soll. Die Überdachung der ÖPNV-Haltestelle soll zur räumlichen Fassung der Ellipse beitragen.

- Das Karree:

Hierbei handelt es sich um einen großen Platz im Anschluss an die Ellipse, der durch ein künftiges Gebäude der Heidelberger Druckmaschinen im Norden und ein Hotel - das in Verbindung mit dem geplanten Kongresszentrum realisiert werden soll - und andere mögliche Einrichtungen³⁾ im Süden gefasst wird. Die Gebäude sollen auf das Karree ausgerichtet und darüber



Kurfürsten-Anlage in Richtung Römerkreis

- 1) Vgl. DS 200/2000: Planung Bahnhofsumfeld – Entwicklungsstudie Bahnhofsvorplatz und angrenzende Bereiche.
- 2) Prof. Burelli hat damit eine Idee aufgegriffen, die bereits vor 100 Jahren mit den ersten Überlegungen zur Verlegung des Bahnhofs aufkam.
- 3) Denkbar wäre, an diesem hochwertigen Standort z.B. überregionale Unternehmen zu platzieren.



Blick von der Kurfürsten-Anlage zum Hauptbahnhof

angebunden werden. So können notwendige Stellplätze unter dem Karree untergebracht und die Untergeschosse im Kongress- und Hotelbereich für andere Zwecke genutzt werden.

Den Übergang zwischen Ellipse und Quadrat bildet eine gläserne Pyramide. Vom Karree aus können alle Bereiche direkt oder indirekt erschlossen werden. Das Karree hat nach Norden und Süden Durchlässe zu den dahinter liegenden Nutzungen bzw. Wegebeziehungen.

- Die Kurfürsten-Anlage:

Die Achse Kurfürsten-Anlage beträgt nach dem Entwurf zwischen dem Karree und dem Römerkreis etwa 280 m. Sie soll als Parkanlage aufgewertet und in ihrer Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die beiden gegenüberliegenden Seiten sollen stärker als bisher miteinander verbunden werden. Durch die mittel- bis langfristige Heranführung der nördlichen Bebauung an den Rand der Straße, soll der Boulevardcharakter der künftigen Anlage gestärkt werden.



Bahnhofsvorplatz

- Der Römerkreis:

Der Römerkreis bildet den Abschlusspunkt der untersuchten Achse. Hier geht es darum, den Platz baulich stärker zu fassen. Erste Ansätze sind die bereits erfolgte Erweiterung des Landratsamtes und das entstehende Bürogebäude der Glockengießerei, die die Baulinie bereits an die Straße herangeführter Gebäude aufnehmen.

Das Konzept Burellis sieht eine Entlastung des Verkehrsknotens am Bahnhof durch einen Ost-West-Tunnel vor. Dadurch bieten der Bahnhofsvorplatz und das Karree ausreichend Raum für den nichtmotorisierten Verkehr, den ÖPNV und seine Benutzerinnen und Benutzer oder den Bahnhof anführende Taxis und PKW's. Der ÖPNV erhält im Norden einen direkten Anschluss an den Bahnhof und eine überdachte Haltestation, um die Bahnhofshalle barrierefrei zu erreichen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das Konzept Burellis ermöglicht zunächst auch eine Umsetzung ohne Tunnel, so dass die städtebauliche Entwicklung im Bereich des Bahnhofs nicht von dessen Finanzierung abhängt. Dies setzt allerdings voraus, dass Entlastungsmöglichkeiten des Bahnhofs vom Verkehr im Umfeld angeboten werden können.

Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

Ziel ist es, für Radfahrerinnen und Radfahrer attraktive Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder am Hauptbahnhof zu schaffen. Täglich sind ca. 1.600 An- und Abfahrten zu verzeichnen. Der vorgeschlagene Standort

Abbildung 9: Varianten zum Fahrradparkhaus



Quelle: Grüninger, Gottwald, Sauer, Dipl. Ing. Architekten, Machbarkeitsstudie "Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Heidelberg", Darmstadt Mai 2000.

der DB AG westlich des Hauptbahnhofs liegt abseits der ankommenden Fahrradströme. Der größte Teil des Radverkehrs kommt von den nördlichen Stadtteilen über die Mittermaierstraße (40 %), von Osten (Altstadt) sind es 26 %. Aus den südlichen Stadtteilen über die Lessingstraße kommt 23 %, von Westen nur 4 % des Radverkehrs. Außerdem wäre die Errichtung eines Fahrradparkhauses als Provisorium, das im Falle der Realisierung der ÖPNV-Brücke verlegt werden müsste, unwirtschaftlich.

Grundlage für die weiteren Verhandlungen der Stadt mit der DB AG ist deshalb die Variante 3 der von der Stadt in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie "Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Heidelberg"¹⁾. Das Fahrradparkhaus soll unterirdisch im östlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes untergebracht und durch eine befahrbare, elliptische Rampe erschlossen werden. Es bietet Platz für bis zu 2.200 Fahrräder. Die Fahrradabstellanlage ist vom Bahnhofsvorplatz, der zentralen ÖPNV-Haltestelle und den wichtigsten Radverkehrsströmen sehr gut anfahrbar. Die Realisierung ist weitgehend unabhängig von den Umstrukturierungen des Bahnhofgebäudes.

Nachteilig an dieser Lösung ist die mehrmalige Überwindung von Niveauunterschieden, um die Bahnsteige zu erreichen. Hierzu sollten Aufzüge und Rolltreppen eingeplant werden. Ebenfalls ist die Belichtung und soziale Kontrolle durch die unterirdische Lage problematisch. Eine möglichst gute Tagesbelichtung sollte z. B. durch Lichtgraben und Glasoberlichter sichergestellt werden.

Die Gesamtkosten für die Realisierung des Fahrradparkhauses liegen bei etwa 7,2 Millionen Mark. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind Zuschüsse in Höhe von 85 % eines Höchstbetrages von 1.500,00 DM je Einstellplatz möglich. Bei 2.200 Einstellplätzen wäre dies ein Zuschussbetrag in Höhe von 2,8 Millionen DM. Damit liegen die Kosten pro Einstellplatz bei Variante 3 um rund 300,00 DM höher als bei den anderen beiden Alternativen.

Variante 1 der Machbarkeitsstudie zeichnet sich zwar durch eine bessere Erreichbarkeit der Bahnsteige, niveaufreie Zufahrt und



Wilhelmsplatz Weststadt

kostengünstigere Erstellung der Anlage aus, scheitert aber am Denkmalschutz, der die Umsetzung am Standort erheblich erschweren oder verhindern könnte.

Der Standort der Variante 2 liegt wiederum abseits der Hauptströme des Radverkehrs. Außerdem ist diese Anlage abhängig von der Errichtung der ÖPNV-Brücke, so dass die zeitliche Realisierbarkeit nicht absehbar ist.

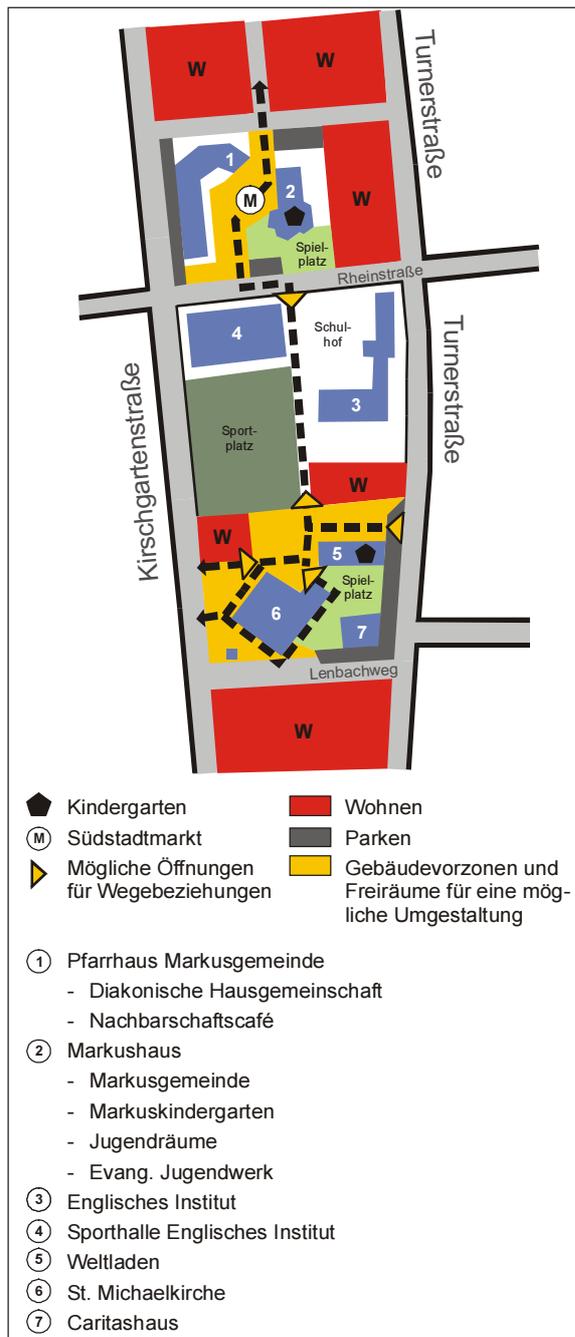
Bebauungsplan Baublock Häusserstraße / Blumenstraße / Rohrbacher Straße / Kaiserstraße

Am 25.11.1999 wurde für den Bereich ein Aufstellungsbeschluss gefasst.²⁾ Ziel ist es, die künftige städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs planerisch steuern zu können und die vorhandene Qualität des Baublocks zu sichern. Das Verfahren ruht derzeit.

1) Grüninger, Gottwald, Sauer, Dipl. Ing. Architekten, Machbarkeitsstudie "Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Heidelberg", Darmstadt Mai 2000.

2) Vgl. DS 519/1999 vom 02.11.1999.

Abbildung 10: Workshopideen zur Umgestaltung des Markusplatzes und Umgebung



Grafische Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg Oktober 2000

Aufwertung des Wilhelmsplatzes

Der öffentliche Raum der gründerzeitlichen Weststadt hat durch die weitgehende Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu verkehrsberuhigten Bereichen Ende der 70er / Anfang der 80er Jahre eine erhebliche Aufwertung, unter anderem der Aufenthaltsqualität, erfahren. Im Rahmen der Workshops wurde zur Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten im Stadtteil der Wunsch nach einer Aufwertung und Belebung des



Schulhof des Englischen Instituts



Evangelische Markusgemeinde

Wilhelmsplatzes als Stadtteilmittelpunkt sehr deutlich.¹⁾

Schaffung eines Stadtteilmittelpunkts in der Südstadt

Ansätze für einen Stadtteilmittelpunkt besitzt der Bereich um die Markusgemeinde, die St. Michaelskirche und das Englische Institut. In der Südstadt besteht ein großer Bedarf, eine gestaltete, funktionale und kommunikative Mitte auszubilden, mit der sich die Bürgerinnen und Bürger identifizieren können. Dies haben die Ergebnisse der Workshops für die Weststadt und die Südstadt gezeigt.

Maßnahmenvorschläge zu einer Stärkung des Bereichs sind:

- Schaffung einer Begegnungsstätte oder eines Bürgertreffs im Markushaus;
- Aufwertung/Belebung des Markusplatzes;

1) Vgl. Workshopergebnisse der Kapitel 5 – 10 und Dokumentation der Workshops vom Februar 2000.

- Ergänzung der für ein Zentrum erforderlichen Infrastruktur;
- Erweiterung des seit Oktober 2000 wieder stattfindenden Wochenmarktes;
- Umgestaltung der Gebäudevorzonen und Freiräume in teilweise öffentlich zugängliche Bereiche.

Aufwertung der Rohrbacher Straße und der Römerstraße

Die Rohrbacher Straße und die Römerstraße sind stadtstrukturell bedeutsame Straßen. Das Freiflächenstrukturkonzept schlägt ihre Aufwertung als stadt(teil)gliedernde Raumachsen vor. Durch eine für Stadtstraßen charakteristische Profilausbildung, die Pflanzung von Baumreihen/-alleen und die Gestaltung von platzartigen Aufweitungen und Kreuzungsbereichen sollen sie städtebaulich stärker in ihre Umgebung integriert werden.¹⁾

Die Neugestaltung der Römerstraße, insbesondere wichtiger Kreuzungsbereiche und Platzsituationen, ist eine Maßnahme mit vordringlichem Handlungsbedarf und besonderer Schlüsselfunktion.

Grünverbindung entlang der stillgelegten Bahntrasse

Das Freiflächenstrukturkonzept sieht langfristig die Schaffung einer Grünverbindung von den Freiräumen östlich des Pfaffengrunds bis zum Bergfriedhof entlang des Bahnboogens vor. Diese Grünverbindung würde im Zusammenhang mit der Stilllegung der Bahnflächen folgende wichtige Aufgaben erfüllen:



Stillgelegte Gleisanlagen, Bahnbogen

- Anbindung an die im Westen der Stadt liegenden Naherholungsräume und den langfristig angedachten Stadtpark im Osten des Pfaffengrunds;
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Einbindung des Kleingartengeländes im Kirchheimer Loch und der Sportanlage für die allgemeine Erholungsnutzung;
- verbesserte Anbindung an den Infrastrukturkomplex mit seinen Freiräumen und Spielplätzen in der Weststadt und südlich der Liebermannstraße.



Rohrbacher Straße Höhe Rheinstraße

1) Vgl. Freiflächenstrukturkonzept, a.a.O., S. 88: Für stadtstrukturell bedeutsame Straßen soll ein "Heidelberg-typisches" Erscheinungsbild definiert werden wie die Entwicklung von Profiltypen zum Straßenquerschnitt, Bestimmung von Leitbaumarten, Festlegung einheitlicher Materialien zur Befestigung und Möblierung.

Abbildung 11: Räumliches Entwicklungskonzept für die Weststadt/Südstadt

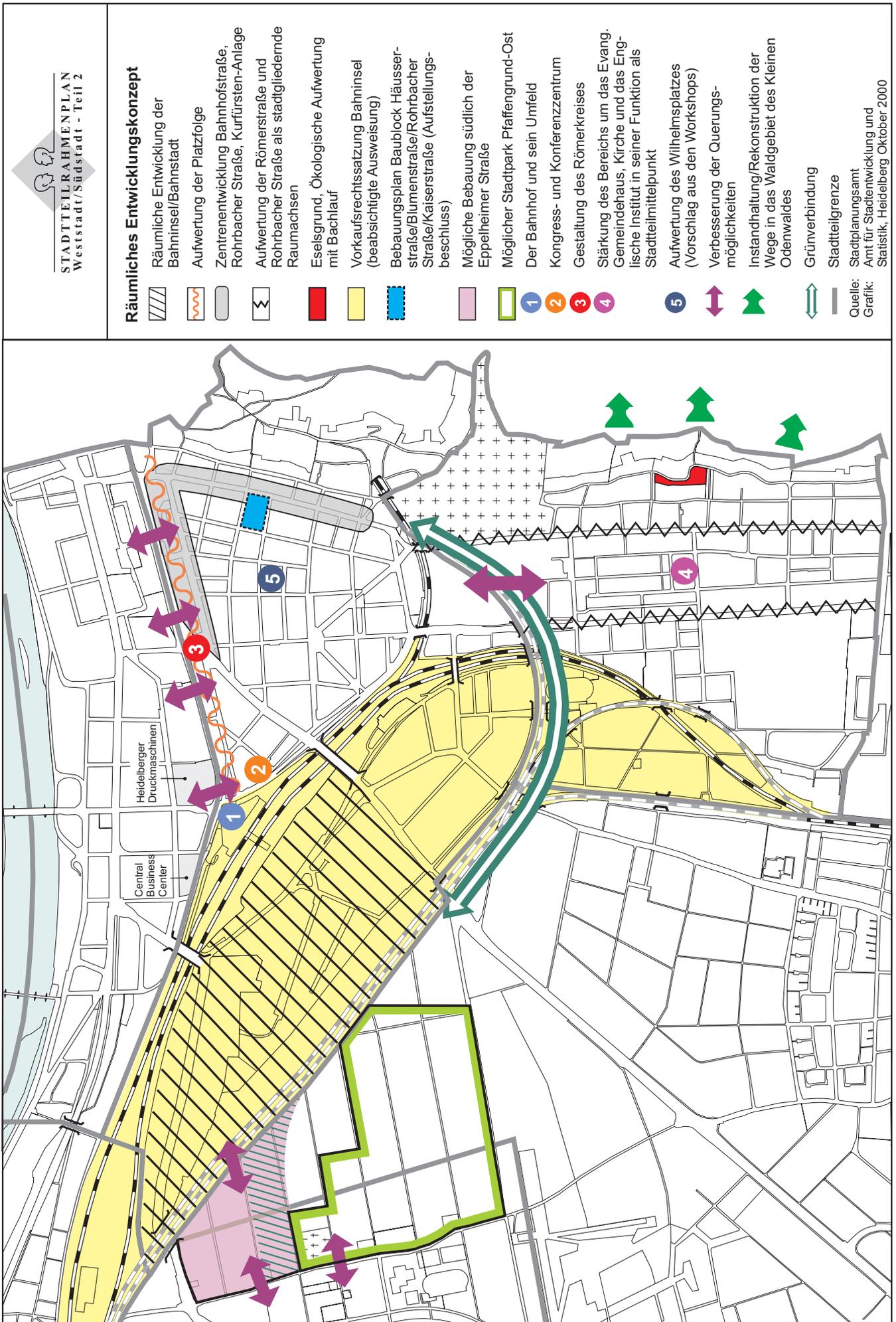
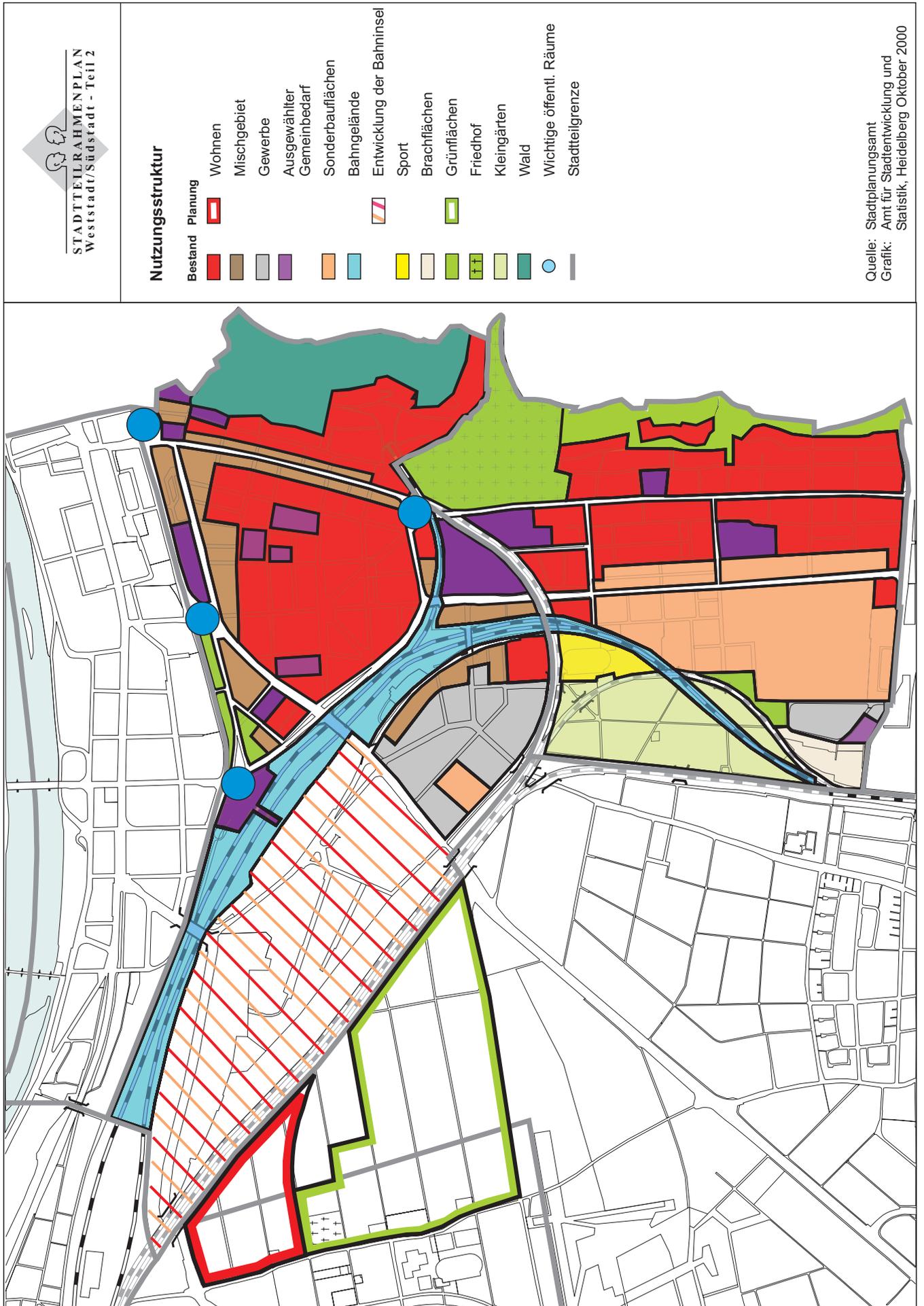


Abbildung 12: Nutzungsstruktur (Bestand, Planungskonzept) in der Weststadt/Südstadt



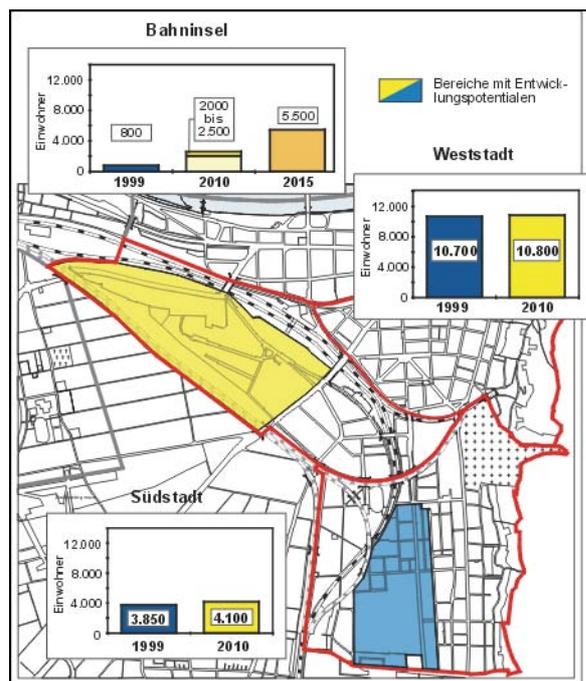
5. Wohnen in der Weststadt/Südstadt

5.1 Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung in der Weststadt und der Südstadt

Die **Weststadt** soll als Wohnort mit der besonderen Wohnqualität eines Gründerzeitviertels erhalten und weiterentwickelt werden. Die künftige "**Bahnstadt**" soll langfristig attraktives Wohnen ermöglichen, einerseits in gemischt genutzten Gebieten, andererseits als landschaftlich geprägtes Wohnen im südwestlichen Bereich mit einem weichen Übergang in die Freiräume.

In der **Südstadt** sollen die qualitativ hochwertigen, sehr durchgrünten Wohnquartiere östlich der Rohrbacher Straße erhalten und nur im Rahmen der klimaökologischen Verträglichkeit weiterentwickelt werden. Die Beeinträchtigung der Wohngebiete längs der stark belasteten Hauptverkehrsachsen Rohrbacher Straße und Römerstraße soll verringert werden. Entsprechend dem Freiflächenstrukturkonzept sollen diese Achsen langfristig als Stadtstraßen gestaltet und ihre Trennwirkung vermindert werden.

Abbildung 13: Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung zwischen 1999 und 2010/15



Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 2000



Wohnen in der inneren Weststadt

Wegen des geringen Anteils an preiswerten Wohnungen in beiden Stadtteilen wird eine Erhöhung dieser Quote angestrebt. Bei der Bebauung der alten Stadtgärtnerei wurden von insgesamt 180 Wohneinheiten 120 als öffentlich geförderte Mietwohnungen realisiert. Vor allem die Entwicklung der Bahninsel bietet die Möglichkeit, ein breites und preislich differenziertes Wohnungsangebot in der Weststadt zu schaffen, das die Nachfragesituation entspannt. In der Südstadt würde wegen der knappen Flächenreserven erst im Falle der Aufgabe der durch die NATO-Streitkräfte genutzten Flächen ein Potential entstehen, bei dem auch die Schaffung von preisgünstigen Wohnungen in Abstimmung mit der Marktnachfrage leicht zu realisieren wäre.

Nach den bestehenden Planungen wird sich das Wohnungsangebot in der engeren **Weststadt** von gegenwärtig ca. 6.000 Wohnungen durch Bestandsentwicklungs- bzw. Stadumbaupotentiale um etwa 200 Wohnungen erhöhen. Im Bereich der **Bahninsel** kann langfristig bei einer entsprechenden Ausweisung potentiell das Wohnungsangebot von derzeit rund 500 Wohneinheiten auf 2.500 bis 2.600 Wohnungen erweitert werden (ohne die Flächen auf Wieblinger Gemarkung).

In der **Südstadt** könnte sich der Wohnungsbestand durch die vorhandenen Baulücken von ca. 1,6 ha östlich der Rohrbacher Straße von derzeit 2.130 Wohnungen geringfügig auf etwa 2.200 Wohnungen erhöhen.



Wohnanlage der Amerikaner - Sickingenplatz

Weitere Baulücken von ca. 1,4 ha liegen im Bereich Mark-Twain-Village und sind daher auf absehbare Zeit nicht zu entwickeln.

Die Einwohnerzahl wird sich in der engeren **Weststadt** nach dem gegenwärtigen Planungskonzept bis 2010 nur geringfügig um 100 auf 10.800 Personen erhöhen. Dagegen könnte sich die Bevölkerung auf der **Bahninsel** bis 2010 nahezu verdreifachen (von derzeit 800 Personen auf 2.000 – 2.500 Personen). Darauf sind die Planungen für Wohnfolgeeinrichtungen abzustimmen. Falls das gesamte Potential der Bahninsel in den nächsten 15 Jahren städtebaulich entwickelt werden kann, wird die Bevölkerungszahl bis 2015 auf etwa 5.500 ansteigen. In der **Süd-stadt** wird die Bevölkerungszahl bis 2010 voraussichtlich nur um etwa 250 Personen auf 4.100 zunehmen.

Gegenwärtig zeichnet sich eine Verjüngung der Bevölkerungsstruktur ab. In vielen Häusern der Südstadt ist derzeit ein Generationenwechsel beobachtbar. Vermehrt ziehen nach intensiven Umbauten in dieser sehr schönen Wohnlage jüngere Familien mit Kindern nach. Entsprechend verändern sich das Stadtteilbild und die Ansprüche an die Infrastruktur.

5.2 Neue Wohnquartiere

Alte Stadtgärtnerei

Bereits 1999 wurde das Wohnprojekt Philipp-Reis-Straße 18 – 60 in der Weststadt fertiggestellt. Dem Konzept lag die Idee der Mitbestimmung der späteren Bewohnerinnen und Bewohner zugrunde. Ziel war es, nach-



Wohnanlage in der Philipp-Reis-Straße (ehemalige Stadtgärtnerei)

barschaftliches Wohnen zu fördern und Menschen zu unterstützen, die sich auf dem Wohnungsmarkt schwer tun (Familien oder Lebensgemeinschaften mit Kindern, Alleinerziehende, ältere Menschen etc.). Unter Berücksichtigung der aktuellen bauökologischen und ökonomischen Erkenntnisse wurden insgesamt 180 Wohnungen errichtet, davon 60 Eigentumswohnungen. Die Wohnanlage besteht aus Ein- bis Fünfstückwohnungen, Maisonetten- und Penthousewohnungen mit Wohnflächen zwischen 45 und 142 m². Zusätzlich wurden zwei Gewerbeeinheiten, ein Laden, eine Kindertagesstätte und eine Parkierungsanlage mit 142 Stellplätzen geschaffen.

Ringstraße/Kaiserstraße

Im Bereich Ringstraße/Kaiserstraße besteht entsprechend des Modells Räumliche Ordnung ein Stadtumbaupotential für Wohnen. Hier sollen etwa 130 Wohneinheiten geschaffen werden. Wegen bisher gescheiterter Verhandlungen über ein Schlüsselgrundstück ist für diesen Bereich mittelfristig kein Realisierungszeitraum absehbar.



Bereich Ringstraße/Kaiserstraße

Wohnen in der künftigen "Bahnstadt"

Durch die anstehenden Entwicklungen auf der Bahninsel hat die Weststadt ein sehr großes Potential zur Schaffung von innenstadtnahem Wohnraum. Wie bereits erwähnt können nach dem Modell Räumliche Ordnung langfristig etwa 2.000 bis 2.100 Wohneinheiten auf der Bahninsel entstehen, darunter ca. 1.000 Wohnungen im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs. Dieses Gebiet soll überwiegend einem landschaftlich geprägten Wohnen dienen. Dies steht im Kontext mit der Aufwertung des südlich angrenzenden Landschaftsraumes, möglicherweise in Form eines Landschaftsparkes.

Weitere 1.000 bis 1.100 Wohneinheiten sollen in Quartieren geschaffen werden, die zu gleichen Teilen dem Wohnen und Arbeiten dienen sollen. In diesen Gebieten soll urbanes Wohnen durch eine höhere Dichte erreicht werden.

Die Entwicklung auf der Bahninsel soll auch dazu genutzt werden, um den Anteil an bezahlbarem Wohnraum in Heidelberg, insbesondere für auf dem Wohnungsmarkt benachteiligte Bevölkerungsgruppen wie kinderreiche Familien, Alleinerziehende, ältere und behinderte Menschen zu erhöhen. Darauf ist die Wohnungsstruktur bei den anstehenden städtebaulichen Planungen zur Bahninsel auszurichten.

Das Wohnumfeld in der künftigen "Bahnstadt" soll durch wohnungsnaher Grünräume, Quartiersplätze mit hoher Aufenthaltsqualität sowie ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz attraktiv gestaltet werden. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sollen Nahversorgungseinrichtungen und Wohnfolgeeinrichtungen sowie die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs fußläufig erreichbar sein.

Die Wohnbebauung soll unter Berücksichtigung der aktuellen ökologischen und energetischen Anforderungen geplant werden. Die Schaffung von Quartieren mit eigener

Identität und eine vielfältige Baustruktur sollen ebenfalls zu einer hohen Wohnqualität in der künftigen Bahnstadt beitragen.

In engem städtebaulichen und funktionalen Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahninsel steht die auf der Gemarkung Pfaffengrund und Kirchheim liegende Fläche südlich der Eppelheimer Straße. Sie ist im Modell Räumliche Ordnung als Entwicklungspotential ausgewiesen, das überwiegend dem Wohnen dienen soll.¹⁾ Hier können langfristig auf etwa 20 ha je nach Intensität der Bebauung weitere 1.000 – 1.200 Wohneinheiten entstehen.

5.3 Ergebnisse der Workshops²⁾

Stadtteilzentren aufwerten

Zentrales Thema in der Arbeitsgruppe Städtebau – Wohnen – Wohnumfeld war die Aufwertung der Stadtteilzentren in der Weststadt und der Südstadt. Hierzu wurde vorgeschlagen, einen Workshop für die Gestaltung der Stadtteilzentren durchzuführen. In der Weststadt geht es vor allem darum, zur Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten beim Wilhelmsplatz einen Treff, z. B. in Form eines nicht kommerziellen Tagescafés, einzurichten. In der Südstadt sollte der Markusplatz aufgewertet und belebt werden. Hierzu sollte im Bereich des Englischen Instituts, des Markusplatzes und der Rheinstraße die für ein Stadtteilzentrum erforderliche Infrastruktur geschaffen werden. Am Markusplatz könnte ein Südstadtcafé eingerichtet werden. Vorgeschlagen wurde auch, den Wochenmarkt am Markusplatz wieder zu beleben. Dies ist zwischenzeitlich erfolgt.

Entwicklung der Bahninsel

Obwohl die Entwicklung der Bahninsel zum Zeitpunkt der beiden Workshops für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein eher abstraktes Thema war, ist es Ihnen wichtig, dass vor den städtebaulichen Planungen für die Bahninsel weitere Rahmenbedingungen abgeklärt werden. So kommt der endgültigen

1) Vgl. dazu Stadtteilrahmenplan Pfaffengrund, Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge, Oktober 1999, S. 32f.

2) Stadt Heidelberg, Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, Heidelberg April 2000.

Festlegung der Straßenbahnführung nach Kirchheim, dem angedachten Königstuhltunnel mit Umgehungsstraße, der möglichen Verlagerung von Nutzungen der NATO-Streitkräfte eine Schlüsselfunktion im Erschließungs- und Städtebaukonzept zu. Die spätere "Bahnstadt" soll über einen städtebaulichen Ideenwettbewerb und ein oder mehrere Realisierungswettbewerbe geplant werden. Grundbedingung ist eine breite Bürger/-innenbeteiligung.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahninsel wurden auch Planungsmodelle für ein einkommensadäquates, familiengerechtes Wohnen gefordert.

Erhaltungssatzung Weststadt

Um den gründerzeitlichen Charakter der Baustruktur der Weststadt zu erhalten, wurde die Erarbeitung einer Erhaltungssatzung oder einzelner Bebauungspläne vorgeschlagen. Dadurch sollen Quartiere, die einem Veränderungsdruck ausgesetzt sind, geschützt werden.

6. Arbeiten und Einkaufen in der Weststadt/Südstadt

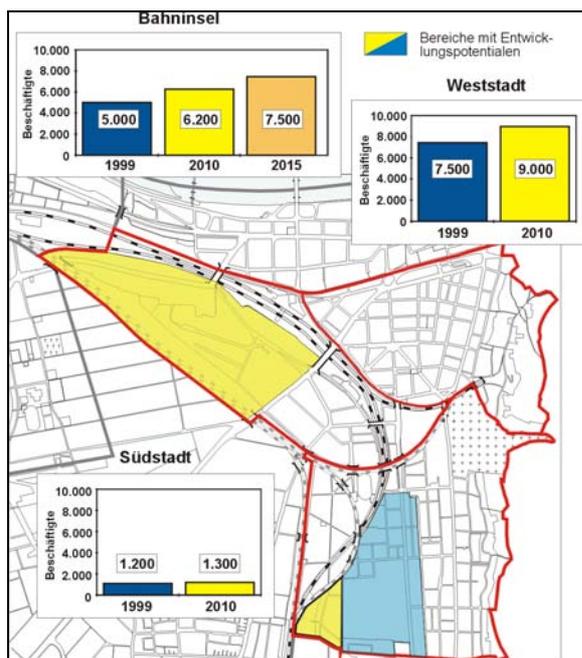
6.1 Bestandssicherung und -entwicklung

Mit heute insgesamt 12.500 Arbeitsplätzen ist die **Weststadt** nach der Altstadt der wichtigste Arbeitsplatzstandort in Heidelberg. Die Arbeitsplatzdichte ist besonders in den Wohn- und Randquartieren sehr hoch. Allein im Kernbereich der Weststadt sind ca. 7.500 Personen beschäftigt, auf der Bahninsel rund 5.000.

Die **Südstadt** weist eine geringe Zahl von Arbeitsstätten auf, da größere Gewerbegebiete fehlen. Dort befinden sich jedoch weit aus mehr Arbeitsplätze als statistisch erfasst werden. So spiegelt die offizielle Zahl von rd. 1.200 Beschäftigten das wahre Standortpotential nur zu einem geringen Teil wider, da für die Zahl der Beschäftigten bei den NATO-Streitkräften keine Angaben vorliegen.

In beiden Stadtteilen überwiegen die Beschäftigten im Dienstleistungssektor.

Abbildung 14: Kleinräumige Beschäftigtenentwicklung zwischen 1999 und 2010/15



Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 2000



Geschäftsbereich Bahnhofstraße

Im Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1¹⁾ wurde für die **Weststadt** bis zum Jahr 2005 eine positive Beschäftigtenentwicklung von ca. 17,9 % (2.500 Personen) prognostiziert. Dies sollte zu gleichen Teilen auf den sekundären und den tertiären Sektor entfallen. Bei dieser groben Schätzung wurden die großen Flächenressourcen des städtebaulichen Entwicklungsgebietes **Bahninsel** zum Teil berücksichtigt. Die Realisierungszeiträume der dort angedachten Nutzungsänderungen liegen jedoch überwiegend jenseits des Prognosezeitraums von 2005. Bei Erreichen der Endausbaustufe im Jahr 2015 wird mit rund 7.500 Beschäftigten gerechnet. Hinter dieser Zunahme um statistisch 2.500 Arbeitsplätze stehen enorme Umstrukturierungsprozesse.

Ob nun die erwartete positive Arbeitsplatzentwicklung in dem Umfang letztlich eintritt, ist offen, auch wenn man eine weitere Zunahme von Teilzeitarbeitsplätzen unterstellt. In den letzten zehn Jahren haben sich die positiven Impulse aus der Arbeitszeitflexibilisierung durch die Rationalisierungs- und Standortpolitik gegenseitig weitgehend aufgehoben. So führten einschneidende Umstrukturierungsmaßnahmen, insbesondere im Zuge der Privatisierung bei der Deutschen Post AG, der Deutschen Telekom AG und der

1) Vgl. Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt, Teil 1, a.a.O., S. 43 – 44.

Deutschen Bahn AG, in der jüngeren Vergangenheit zu einem erheblichen Abbau von Beschäftigten. Von diesem Trend waren auch die Weststadt und die Südstadt betroffen. Ein bekanntes Beispiel ist die Verlagerung des Heidelberger Briefverteilzentrums nach Mannheim-Käfertal.

Die **Südstadt** wird vom Teilzeiteffekt nur peripher profitieren. Das bis 2010 prognostizierte Beschäftigtenplus um 100 Personen wird nur dann deutlich höher ausfallen, wenn wider Erwarten Militärfächen frei werden.

Aufwertung des vorhandenen Gewerbegebiets Im Bosseldorn

Die weitere Entwicklung des ca. 7,5 ha großen Gewerbegebietes „Im Bosseldorn“ (Südstadt) ist mit der städtebaulichen Planung für den unmittelbar südlich angrenzenden Bereich der ehemaligen Fuchs'schen Waggonfabrik (heute: Furukawa) abzustimmen. Dort ist eine Mischung von Arbeiten und Wohnen vorgesehen.

Die zwingend notwendige strukturelle Neuordnung des Gebiets, das überwiegend durch Betriebe des produzierenden und tertiären Sektors geprägt wird, ist nur schwer in die Praxis umzusetzen, da in diesem Bereich keine privaten Grundstücke verfügbar sind. Die Stadt ist zwar Eigentümerin weniger zusammenhängender Grundstücke, diese können aber kurz- und mittelfristig nicht zur Verfügung gestellt werden. Bestehende Nutzungen wie z. B. ein Regenwasserauffangbecken stehen dem derzeit noch entgegen.

Das „Schattendasein“ dieses gewerblich genutzten Bereichs in der **Südstadt** soll durch eine neue Hinweisbeschilderung zur besseren Orientierung und Auffindbarkeit vermindert werden.

Nutzungsmischung erhalten und fördern

Die in der **Weststadt** bestehenden Ansätze der städtebaulich sinnvollen Durchmischung von Wohnen und Arbeiten sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Diese befinden sich überwiegend in den Randquartieren im Bereich der Bahnhofstraße und der Rohrbacher Straße sowie im Bahnhofsumfeld. Verdrängungsprozesse zu Lasten des Woh-



Gewerbegebiet Im Bosseldorn

nungsangebotes sollen durch die Ausweisung geeigneter Flächen verhindert werden.

Während bestehende Baustrukturen kaum Handlungsmöglichkeiten zu einer stärkeren Nutzungsmischung eröffnen, besteht im Bereich der **Bahninsel** die Chance, große Flächen mit einer sinnvollen Mischung von innenstadtnahem Wohnen und Arbeiten zu entwickeln, ohne auf ein breites Versorgungsinfrastruktur- und Freizeitangebot zu verzichten. Die Bahnstadt hat alle Voraussetzungen, zum neuen Vorzeigeobjekt urbaner Lebensqualität zu werden (vgl. die Kapitel 4, 5 und 6.2).

Die **Südstadt** weist gegenüber der Weststadt kaum Ansätze zu einer Nutzungsmischung auf. Dies wird auch künftig so bleiben. Lediglich im Falle der langfristigen Konversion der Flächen der NATO-Streitkräfte könnten Quartiere mit Nutzungsmischung entstehen.

Erwerbstätigkeit von Frauen fördern

Eine enge Verzahnung von Wohnen und Arbeiten kommt insbesondere Menschen zu-

gute, die Erwerbsarbeit und Familienpflichten vereinbaren. Dies zu gewährleisten ist immer noch ein wichtiger Beitrag, um Arbeitsplätze für Frauen zu erhalten und zu schaffen.

Voraussetzung dafür ist eine gute Kooperation zwischen Wirtschaft und Kommune. Darüber hinaus ist ein Engagement zur Förderung der Wirtschaftskraft von Frauen erforderlich. Benötigt werden z. B. flexible Arbeitszeitregelungen, Teilzeitangebote etc. - jeweils für Frauen und Männer - und eine gezielte gleichstellungsorientierte Personalentwicklung, die u. a. Maßnahmen zur Verbesserung der beruflichen Integration von Frauen und Möglichkeiten zur beruflichen Fort- und Weiterbildung für Wiedereinsteigerinnen anbietet.

Grundversorgung verbessern - Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels

Für Frauen mit Kindern, ältere Menschen und andere weniger mobile Bevölkerungsgruppen sind Versorgungsmöglichkeiten in Wohnungsnähe besonders wichtig. Gerade in der **Südstadt** ist das Versorgungsangebot nur gering ausgeprägt. Ein Stadtteilzentrum mit einer Konzentration der Versorgungseinrichtungen und einer ansprechenden Aufenthaltsqualität fehlt.

Nach der Einzelhandelsstrukturuntersuchung¹⁾ gibt es neben der Südstadt nur noch einen Stadtteil (Schlierbach), der keine Zentrenfunktion besitzt. Vor dem Hintergrund der bisher auch in Heidelberg beobachtbaren Einzelhandelskonzentrationsprozesse spricht sich das Gutachten gegen die Ausbildung eines Nahversorgungszentrums aus. Für einen zusätzlichen Lebensmittelanbieter reicht laut



Einzelhandel entlang der Rohrbacher Straße

Gutachtermeinung das verbliebene und nicht abgewanderte Kaufkraftpotential nicht aus, um sich auf dem Markt langfristig zu behaupten. Gegenwärtig werden von 10 DM, die für Lebensmittel verwendet werden, nur 3 DM im Stadtteil ausgegeben. Das Entwicklungspotential des Stadtteils sei – so die Begründung - aufgrund seiner Lage zwischen der Weststadt und Rohrbach, vor allem auch wegen der geringen Distanz zum Gewerbe- und Industriegebiet Rohrbach-Süd, stark eingeschränkt.

Diese skeptische Position wird durch den gegenwärtigen kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang (von Dezember 1994 bis Dezember 1999 um 4,8 %) und der gleichzeitigen Überalterung noch verstärkt. Die Stadtverwaltung vertritt dagegen die Auffassung, dass alles unternommen werden muss, um eine Stärkung des Nahversorgungsangebotes zu erreichen. Im Sinne eines Stadtteils der kurzen Wege ist es gerade im Hinblick auf die demographische Entwicklung wichtig, die wohnortnahe Grundversorgung, insbesondere im Lebensmittelbereich, zu verbessern.

Ergänzend hierzu wäre ein Nahversorgungsbetrieb im Nichtlebensmittelbereich, insbesondere für Drogeriewaren, denkbar.²⁾

Ganz anders verhält es sich in der **Weststadt**, in der laut Gutachten im Vergleich zu anderen Stadtteilen trotz der teilweisen Abwanderung an die Peripherie des Stadtteils insgesamt ein gutes Einzelhandelsangebot zur Nahversorgung vorhanden und eine Ausweitung möglich ist.³⁾

- Das **lokale Versorgungszentrum** im Bereich Römerstraße / Schillerstraße (einschließlich dem Wochenmarkt am Wilhelmsplatz) und der Rohrbacher Straße weist trotz der Betriebsaufgaben in der Vergangenheit noch ein weitgehend vollständiges Einzelhandelsangebot im kurz-

1) Einzelhandelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, Concepta, Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH; Agenda, Beratungsbüro für Stadt- und Regionalentwicklungsplanung, , Eine Studie für die Stadt Heidelberg – Berichtsband - Heidelberg 1997, S.10, S. 100 - 101 und S. 185.

2) Ebd., S. 183.

3) Ebd., S. 97.

fristigen Bedarfssegment auf. Relativ ausgedünnt sind dagegen Angebote des mittel- und langfristigen Bedarfs sowie der einzelhandelsnahen Dienstleistungen.¹⁾

- Das **Cityergänzungsgebiet²⁾** im nordöstlichen Bereich - mit Schwerpunkt Bahnhofstraße – verfügt über ein vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bereich³⁾, Angebote im mittel- und langfristigen Versorgungssegment sowie breit gefächerte einzelhandelsnahe Dienstleistungsangebote.

Für die **Weststadt** hält der Gutachter⁴⁾ rd. 6.700 m² zusätzliche Verkaufsfläche für möglich, davon 1.200 m² für Lebensmittel und 5.500 m² für Nichtlebensmittel. Der Sortimentsschwerpunkt liegt dabei mit 2.500 m² Verkaufsfläche auf zentrenrelevanten Sortimenten, beschränkt auf Glas, Porzellan, Keramik, Heimtextilien, Haushaltswäsche, Computer und -zubehör. Für die Flächennachfrage der nicht zentrenrelevanten Sortimente (Möbel und Teppiche) sollten nach Auffassung der Gutachter zunächst die bestehenden Standorte Kurfürsten-Anlage und Bahnhof-

straße weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus können nicht zentrenrelevante Sortimente in dem „Areal Bahninsel“ und dem „Areal Gleisdreieck, Hebelstraße, Carl-Bosch-Straße, Eppelheimer Straße“ angesiedelt werden.

Bei der Entwicklung eines Nebenzentrums im Bereich des Hauptbahnhofs könnte aus Sicht der Wirtschaftsförderung durchaus auch die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente in Frage kommen.

Auf der **Bahninsel** sind fast ausschließlich größere Verbraucher- und Fachmarktzentren platziert, deren Einzugsbereich weit über die Stadtteilgrenzen hinausgeht. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel ist darauf zu achten, dass die Ausprägung von Nahversorgungsbereichen möglich wird.

6.2 Aufwertung vorhandener und Entwicklung neuer Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorte

Entwicklungsfördernden Faktoren in der **Weststadt** standen in der Vergangenheit entwicklungshemmende in der **Südstadt** gegenüber. Ein Ausgleich dieser ungleichen Verteilung wird sich kurzfristig nicht realisieren lassen, sondern muss mittel- und langfristige angelegt sein.

Kurzfristiges Ziel für die **Weststadt** ist die Verbesserung der Attraktivität als Wirtschafts- und Einkaufsstandort. Im Rahmen der "Stadtmarketing-Initiative" sollen in Zukunft mehr noch als bisher der Einzelhandel, die Banken und die Gastronomie in die imagefördernden Aktivitäten für einzelne Stadtteile und die regional bedeutsamen Veranstaltungskonzepte - wie z. B. dem Heidelberger Frühling – einbezogen werden. Angesprochen werden vorrangig Betriebe entlang der



Schillerstraße



Römerstraße

1) Einzelhandelsstrukturuntersuchung, a.a.O., S. 10.

2) Ebd., S. S. 10 und S. 172.

3) Die Frauen der Zukunftswerkstatt bemängelten jedoch in der Weststadt eine Verschiebung von Geschäften mit Waren für den täglichen Bedarf hin zu "Edel-Geschäften"; es gäbe z. B. nur einen Metzger in der Weststadt (Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, a.a.O., S. 144.).

4) Einzelhandelsstrukturuntersuchung, a.a.O., S. 178.



Rohrbacher Straße

Bahnhofstraße, Kurfürsten-Anlage, im Bereich Schillerstraße und Römerstraße sowie Rohrbacher Straße.

Mittelfristig verspricht die Aufwertung des Bahnhofsumfelds auch für die Wirtschaft neue Anreize. Der Bau der Print Media Academy durch die Heidelberger Druckmaschinen AG an der Kurfürsten-Anlage war ein erstes positives Signal. Die anstehenden Projekte "Central Business Center (CBC)" und "Kongress- und Konferenzzentrum mit Hotel" werden weitere Akzente setzen (vgl. Kapitel 4.3). Für das CBC gibt es bereits einen Investor, das Kongresszentrum wurde inzwischen international ausgeschrieben.

Stadtumbaupotential Bahninsel

Im Rahmen der Leitlinien und Ziele des Stadtentwicklungsplans 2010 wird grundsätzlich ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gefordert. Deshalb hat die städtebauliche Entwicklung der Bahninsel auch aus Sicht der Wirtschaftsförderung höchste Priorität (vgl. auch Kapitel 4.2). Hier sollen neben einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten auch zusammenhängende Gebiete mit überwiegend gewerblicher Nutzung entstehen.

Die Deutsche Bahn AG als größter Immobilieneigentümer verfügt nach eigener Auskunft auf dem Areal der Bahninsel und in den angrenzenden Bereichen über ein Grundstücksvolumen von knapp 80 ha. Dieses wird derzeit größtenteils nicht mehr genutzt bzw. steht mittel- und langfristig für neue Nutzungen zur Verfügung. Die zentrale, citynahe Lage und die hervorragende Verkehrsanbindung als Drehscheibe des Nah- und Fernver-

kehrs bieten optimale Bedingungen für die Entwicklung gewerblich genutzter Zonen.

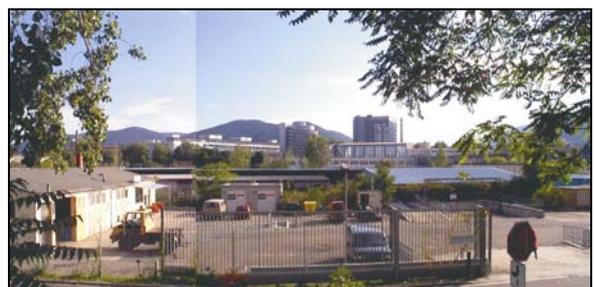
Bereich zwischen Hauptbahnhof, Czernyring, Montpellier- und Czernybrücke

Hier könnte ein wichtiger gewerblicher Entwicklungsschwerpunkt der Zukunft entstehen. Dieses Gebiet würde sich als Standort für ein modernes Bildungs- und Informationszentrum, für wissenschaftsorientierte Nutzungen und Präsentationen eignen. Andere kommerzielle Nutzungen, wie z. B. Handel und Gastronomie, könnten dort integriert werden. Dieses zukunftsorientierte Konzept ist in die sonstigen bestehenden und geplanten Nutzungen im gesamten Bahnhofsumfeld wie z. B. die neue Print Media Academy oder das geplante Konferenzzentrum mit Hotel etc. einzubinden. Dem sich aufgrund der mangelnden Aufenthaltsqualität aufdrängenden "Durchgangscharakter" des Bahnhofs und seiner Umgebung könnte so stadtentwicklungspolitisch entgegengewirkt werden.

Östlicher Bereich des Güter- und Rangierbahnhofs

Dieses Areal in unmittelbarer Nähe zum ABB-Forschungszentrum und Produktionspark des Technologieparks Heidelberg bildet einen zweiten räumlichen Entwicklungsschwerpunkt. Hier könnte der Nukleus für einen **Life-Sciences-Park** sein, der sich nach Südwesten hin über die noch bestehenden Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG hinaus bei sehr offener Bauweise in eine Parklandschaft integriert. Dadurch soll eine ausgewogene, ökologisch-wissenschafts-orientierte Nutzung gewährleistet werden.

Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel wird es auch von Bedeutung sein, die vorhandenen, überwiegend gewerblichen Nutzungen entlang der Eppelheimer



Bereich zwischen Czernyring und Hauptbahnhof



Eppelheimer Straße in Richtung Pfaffengrund

Straße zu überprüfen und in ein Gesamtkonzept sinnvoll einzubinden.

6.3 Ergebnisse der Workshops¹⁾

Während die Focussierung aus Sicht der Wirtschaftsentwicklung eindeutig auf dem großen Stadtumbaupotential der Bahninsel und dem Bahnhofsumfeld liegt, war in der Arbeitsgruppe "Arbeiten – Einkaufen" die Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in der **Südstadt**, vor allem für Waren des täglichen Bedarfs, das zentrale Thema. Als idealer Standort wurde der Markusplatz genannt, um den herum sich ein lokales Versorgungszentrum bilden könnte. Gefordert wurde auch die Reaktivierung des Wochen- / Bauernmarktes mit vorrangig regionalen Produkten. Seit Oktober 2000 findet der Wochenmarkt wieder statt.

Der Wunsch nach Einkaufsmöglichkeiten am Markusplatz steht in engem Zusammenhang mit dem am höchsten gewichteten Maßnahmenvorschlag der Workshops "Begegnungsstätte Markushaus" mit Belebung, Gestaltung und Aufwertung des Markusplatzes zu einem Stadtteilmittelpunkt.

Ferner wurde gefordert, die Mieten für den Einzelhandel bezahlbar zu halten.

Für die **Bahninsel** wurde die Ansiedlung zukunftsfähiger Firmen (Technologie) ge-



Markt auf dem Wilhelmsplatz

wünscht. Dabei sollte auf ein Mix aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit geachtet werden.

Weitere Maßnahmenvorschläge der Arbeitsgruppe Arbeiten – Einkaufen waren:

- Verschönerung, Gestaltung und Belebung der Kurfürsten - Anlage vom Bahnhof bis zum Adenauerplatz, z. B. durch mehr Grün und Geschäfte (Weststadt).
- Stadtteilmittelpunkt Weststadt (am Wilhelmsplatz).
- Großkaufhaus auf der Bahninsel.

1) Stadt Heidelberg, Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt, Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, April 2000.

7. Unterwegs in der und zur Weststadt/Südstadt

Planungsworkshop "Verkehr im Bereich Hauptbahnhof"

Die Gesamtproblematik des Verkehrs in den Stadtteilen Weststadt und Südstadt, insbesondere im Bereich der Bahninsel, wurde im Rahmen eines Workshops "Verkehr im Bereich Hauptbahnhof" im Juli 1999 behandelt.

Die Ansiedlung der Print Media Academy der Heidelberger Druckmaschinen AG, das Konferenzzentrum, die Entwicklung westlich der BG-Chemie und auf der Bahninsel in den nächsten 10 Jahren, stellen um den Bahnhof herum einschneidende Veränderungen im Stadtgefüge dar. Diese können in ihren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen nur schwer eingeschätzt werden. Die Diskussion um den Neckarufertunnel oder eine Südumfahrung hat gezeigt, dass eine isolierte Betrachtung von Einzelmaßnahmen nicht weiterführt, wenn nicht von vornherein ein Gesamtkonzept das Ziel ist.

Ziel des Workshops war es, vor dem Hintergrund der baulichen Veränderungen im Bereich des Bahnhofs und der anstehenden Entwicklung der Bahninsel, Anstöße von außen für ein Gesamtkonzept zu erhalten. Es soll eine verträgliche Abwicklung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs und der anderen Verkehrsarten ermöglichen.

Die Bahninsel ist bisher nicht direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen. Bei unverändertem Straßennetz könnte der Verkehr um den Bahnhof herum nicht mehr abgewickelt werden. Dies würde voraussicht-

lich eine Verdrängung des überschüssigen Anteils in die bewohnten Nebenstraßen zur Folge haben.

Aus den methodisch und inhaltlich unterschiedlichen Konzepten, die im Workshop erarbeitet wurden, lassen sich folgende **Planungsprinzipien** ableiten:¹⁾

- Die Bahninsel ist bisher über die Czerny-Brücke und die Montpellier-Brücke mit der Stadt vernetzt. Ein weiterer Verknüpfungsansatz ist die bestehende Bahnsteigbrücke. Diese soll verlängert werden - gegebenenfalls über den Czernyring hinaus -, um den direkten Zugang von der künftigen Bahnstadt zum Hauptbahnhof zu gewährleisten. Einige Konzepte schlagen nordwestlich des Bahnhofs eine ÖPNV²⁾-Brücke über die Gleise oder zumindest eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr vor.
- Für die künftige "Bahnstadt" selbst wird eine stark vernetzte Struktur mit kleinen Baublocks gefordert, insbesondere für Rad- und Fußverkehr.
- Die Organisation des ÖPNV rund um den Bahnhof und in der "Bahnstadt" muss deutlich verbessert werden. Die meisten Konzepte gehen von einer ÖPNV-Längs-

1) vgl. Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt, 9. Heidelberger Planungsworkshop: Verkehr im Bereich Hauptbahnhof, Dokumentation, Oktober 1999, S. 31. Im Rahmen des Workshops wurde vorgeschlagen, den Begriff "Bahninsel" durch den stärker integrativen Namen "Bahnstadt" zu ersetzen.

2) ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr.



Bahnhofsareal vom Czernyring aus

Abbildung 15: Planungsworkshop - Verkehr im Bereich Hauptbahnhof
Vorschläge zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes

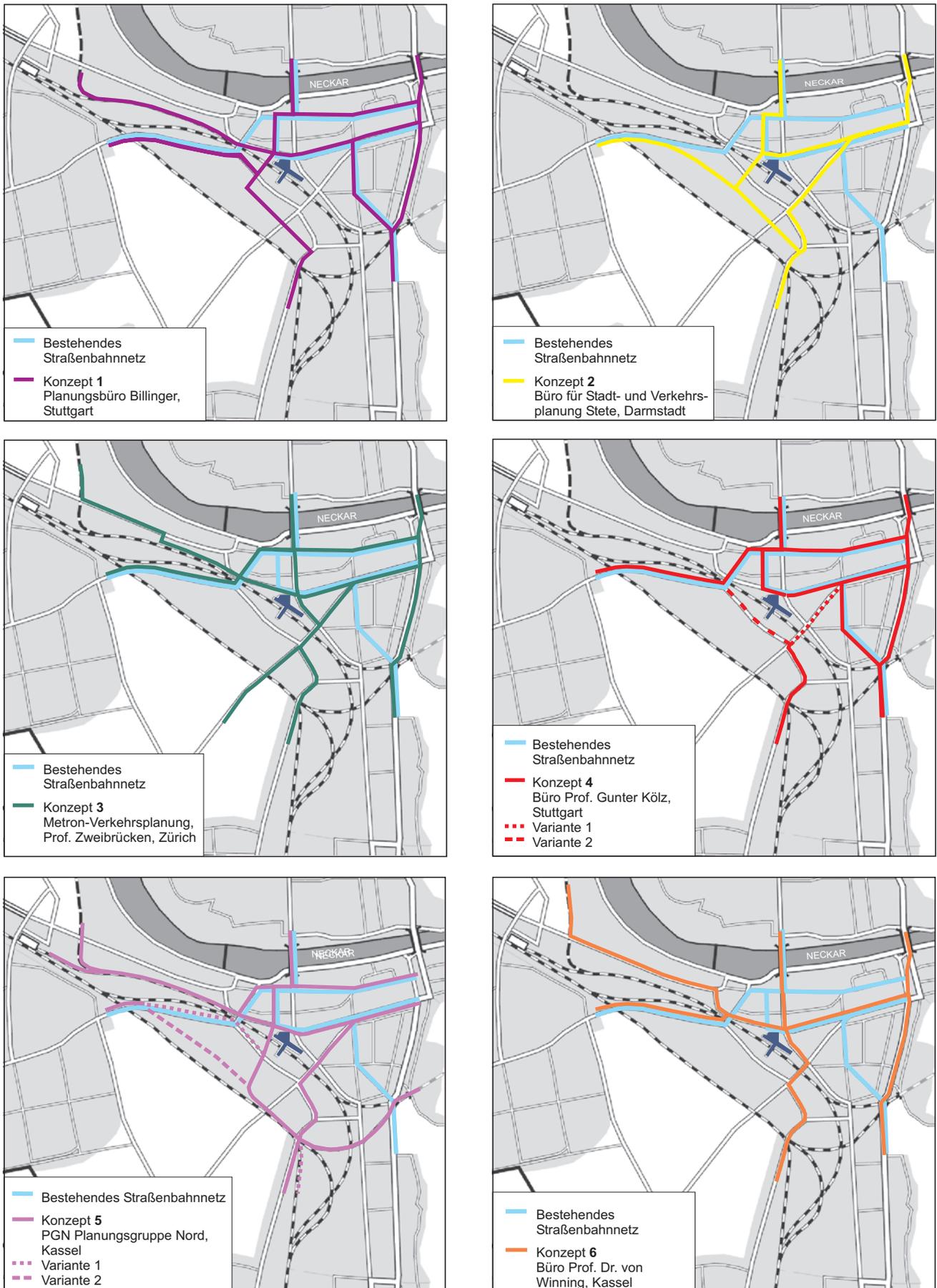
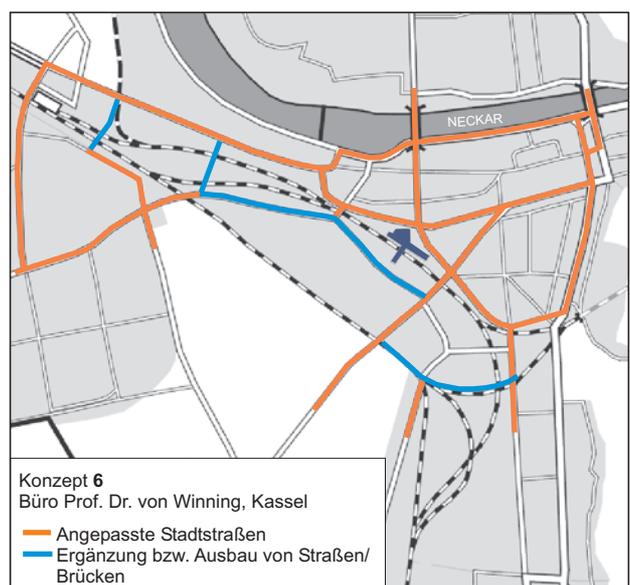
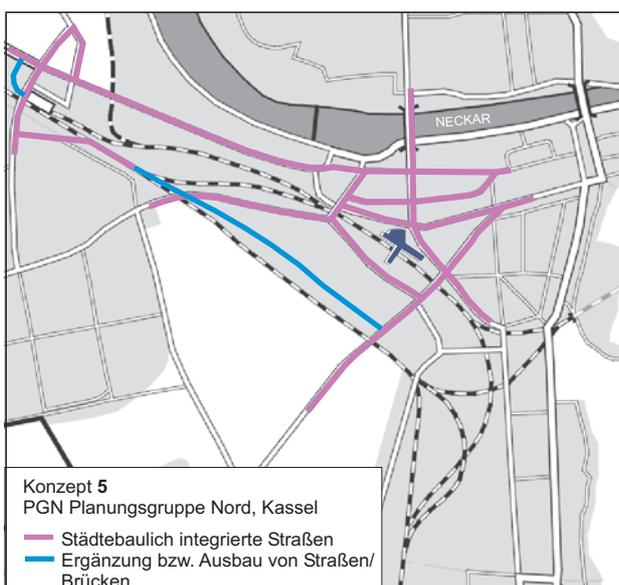
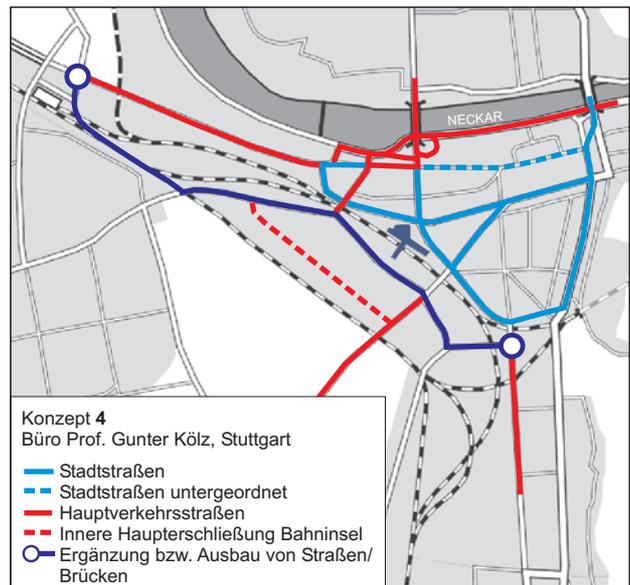
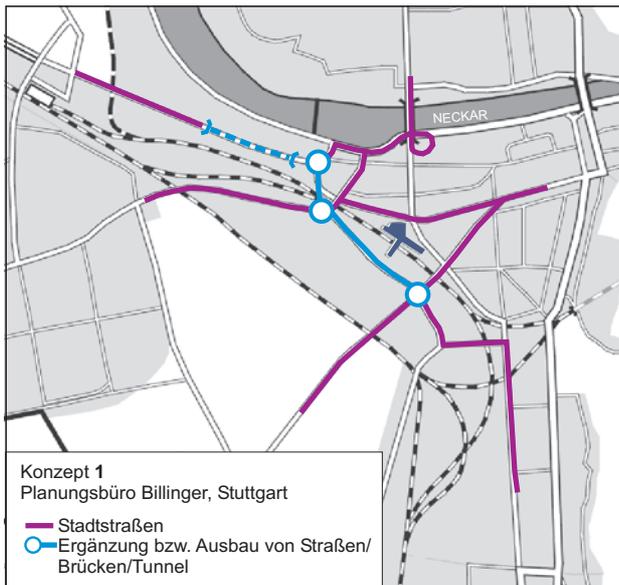


Abbildung 16: Planungsworkshop - Verkehr im Bereich Hauptbahnhof
Vorschläge zur Ergänzung bzw. zum Ausbau des Straßennetzes



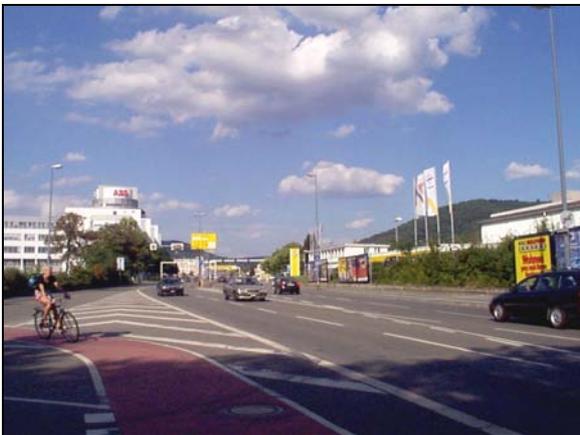
erschließung der "Bahnstadt" aus, andere legen (zusätzlich) eine ÖPNV-Brücke quer zur Bahn zu Grunde. In beiden Fällen hat ein ÖPNV-Leit- und Informationssystem eine hohe Bedeutung.

- Konsens besteht, die Hauptverkehrsstraßen der Stadt als Boulevards städtebaulich angepasst und angebaut zu integrieren. Die "Bahnstadt" wird durch den zum Boulevard umgebauten Czernyring und/oder eine weiter südlich im Bereich der heutigen Gütergleise liegende, beidseitig angebaute Hauptverkehrsstraße, erschlossen.
- Alle Konzepte gehen vom Prinzip der "Stadt der kurzen Wege" und von einer deutlichen Stärkung des ÖPNV aus. Sie beinhalten deshalb alle den Ausbau der Straßenbahnstrecke nach Kirchheim. Eine Flankierung der planerischen Ansätze durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Jobticket, Parkraumbewirtschaftung, u. a.) wird für notwendig erachtet.
- Insgesamt wird festgestellt, dass der Eindruck einer hohen Dominanz des Autoverkehrs in Heidelberg zu einem großen Anteil auf die fehlende städtebauliche Inte-

gration vieler Hauptverkehrsstraßen zurückzuführen ist. Die bessere Gestaltung der Stadteingänge und öffentlichen Räume wird als eine vordringliche Aufgabe gesehen.

- Kein Konzept greift die Idee des in Heidelberg diskutierten Königstuhl-Tunnels auf. Unabhängig von den möglichen Neckarufer-Tunnelvarianten wird davon ausgegangen, dass der Stadteingang an der Autobahn Heidelberg/Mannheim bzw. B 37 am Rittel liegt.
- Durch die beschriebenen Maßnahmen soll die gesamte Umgebung des Hauptbahnhofs, vor allem der Willy-Brandt-Platz vom Autoverkehr entlastet werden. Durch Reduzierung der Fahrbahflächen und Untertunnelung soll eine bessere Führung der Verkehrsmittel und eine städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums erreicht werden.

Die aufgeführten Planungsprinzipien sollen bei der Projektentwicklung "Bahnstadt" im Bereich der Verkehrsplanung berücksichtigt werden.



Stadteingang Speyerer Straße/Rudolf-Diesel Straße



Stadtteileingang Kreuzung Franz-Knauff-Straße

7.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Südstadt und vor allem die Weststadt sind auch wegen ihrer zentralen Lage gut an den ÖPNV angebunden. Vier Straßenbahnlinien und 16 Buslinien (einschließlich des überregionalen Verkehrs), erschließen die Stadtteile oder berühren sie an der Peripherie. Die gute Verbindungs- und Bedienungsqualität ermöglicht, ohne Umsteigen das Zentrum oder den Hauptbahnhof zu erreichen. Erschließungslücken ergeben sich noch für das Gewerbegebiet Bosseldorn und das Gewerbegebiet östlich der Speyerer Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Czernyring. Dort ist eine Erschließung unter wirtschaftlichen Aspekten derzeit jedoch problematisch.

Aus diesem Grund enthält der 1998 durch den Gemeinderat beschlossene kommunale Nahverkehrsplan, der den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet bis ins Jahr 2003¹⁾ ab-

1) Nahverkehrsplan Stadt Heidelberg 1999 – 2003, Beschluss des Gemeinderats vom 29.07.1998.

steckt, für die beiden Stadtteile auch keine größeren Maßnahmenvorschläge.

Nach neuesten Befragungen¹⁾ werden in der Weststadt 26 % und in der Südstadt 21 % aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Der gesamtstädtische Durchschnitt liegt ebenfalls bei 21 %. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split hat in beiden Stadtteilen ähnlich zur Situation in der Gesamtstadt erheblich zugenommen.²⁾

Verbesserung des ÖPNV-Angebots

Die HSB hat die Kapazitäten auf der Straßenbahnlinie 3 in diesem Jahr durch das Aneinanderhängen von zwei Fahrzeugen (Doppeltraktion) bereits erweitert.

Durch Beschleunigungsmaßnahmen, die Einführung von Fahrgastinformationssystemen, die Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit dem Radverkehr, soll die Attraktivität des ÖPNVs in Zukunft noch weiter gesteigert werden. Von dieser Maßnahme profitieren insbesondere die Südstadt und die anderen südlichen Stadtteile.

Gleissanierung in der Römerstraße

Vordringlich ist die Gleissanierung in der Römerstraße zwischen der Haltestelle Römerkreis-Süd, die gleichzeitig ausgebaut werden soll, und der Haltestelle Christuskirche. Ziel der HSB ist es außerdem, die Gleise von der Seitenlage in die Mitte des Straßenraumes zu verlegen. Die zwischen den Gleisen parkenden Autos stellen immer wieder ein Problem dar. Die Realisierung der Maßnahme ist für 2001 vorgesehen.

Haltestellenverlegung Franz-Knauff-Straße

Im Rahmen der S-Bahn-Planung zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Heidelberg mit

- 1) Vgl. Region Heidelberg – Haushaltsbefragung 1999. Zentrale Ergebnisse für die Stadt Heidelberg – Vorbericht -, PTV, Karlsruhe, Mai 2000. Bei der Ergebnisauswertung wurde Bergheim mit der Weststadt und Rohrbach mit der Südstadt zusammengefasst.
- 2) Die letzte Befragung wurde 1988 durchgeführt. Vgl. dazu Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Teil 1, Kapitel 5.



Römerstraße zwischen Christuskirche und Römerkreis



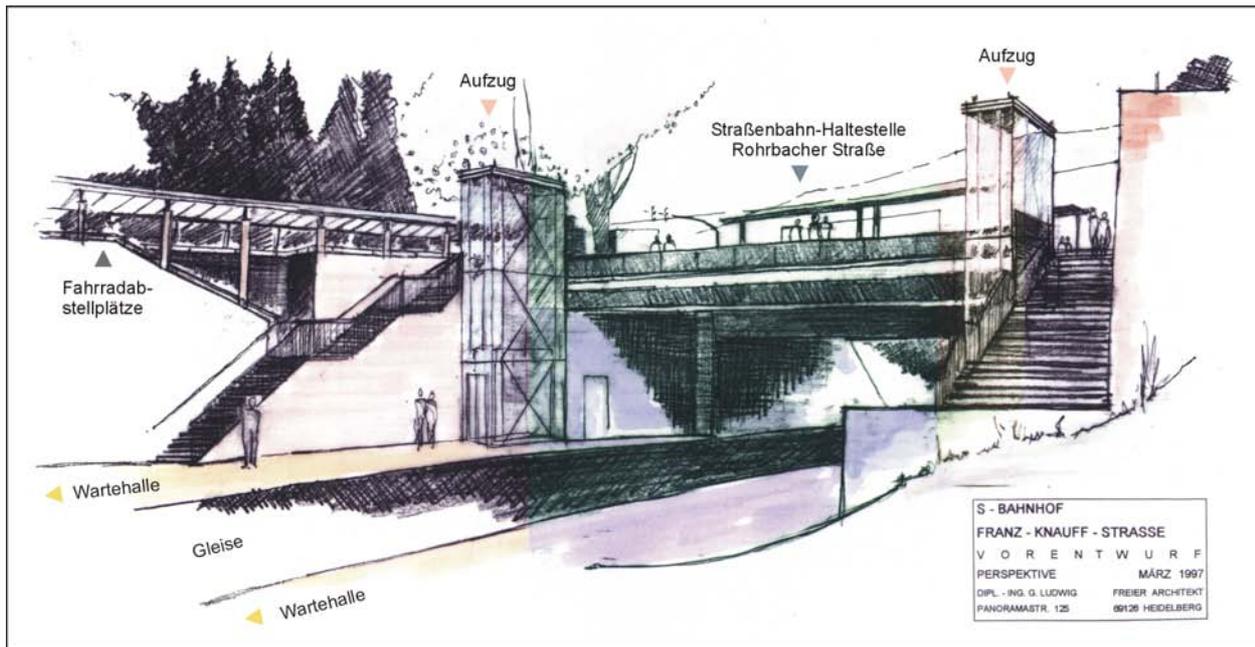
Künftige Straßenbahn-Haltestelle auf der Brücke Rohrbacher Straße

Weiterführung ins Neckartal soll zur Vereinfachung der Umsteigebeziehungen zwischen der künftigen S-Bahn und der Straßenbahn die bisherige Haltestelle Franz-Knauff-Straße auf die Brücke Rohrbacher Straße verlegt werden. Sie liegt dann unmittelbar über dem S-Bahn-Haltepunkt (vgl. Abbildung 17). Aufzüge und Treppenabgänge sollen für einen bequemen Umstieg sorgen. Der Baubeginn steht im engen Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn.

Kundenfreundliche Neuordnung des ÖPNVs am Hauptbahnhof

Im Bereich des Hauptbahnhofes soll mittelfristig eine Neuordnung des ÖPNVs erfolgen, indem alle Straßenbahn- und Buslinien direkt an den nördlichen Bahnhofseingang herangeführt werden. Die Kundinnen und Kunden von ÖPNV und Bahn müssen dann beim Umsteigen keine Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs mehr überqueren.

Abbildung 17: S-Bahnhof Franz-Knauff-Straße (Vorentwurf März 1997)



Quelle: Stadt Heidelberg, Tiefbauamt, Dipl.-Ing. Gerhard Ludwig, Freier Architekt, März 1997
Grafische Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg, Oktober 2000

Straßenbahn nach Kirchheim

Der nach dem Verkehrsentwicklungsplan vorgesehene Bau der Straßenbahntrasse nach Kirchheim ist die wichtigste anstehende Maßnahme der HSB. Von dieser Maßnahme wird auch die Weststadt entscheidend be-
rührt. Die Trasse beginnt am Römerkreis, führt durch die Ringstraße und wird über die Carl-Benz-Straße und Hebelstraße auf dem Gebiet der Weststadt fortgesetzt. Der weitere Verlauf ist auf dem Kirchheimer Weg zum Stadtteil Kirchheim (vgl. Abbildung 19). Bis auf den Bereich zwischen Römerkreis und Montpellierbrücke entspricht die Trassenführung dem heutigen Verlauf der Buslinien 41 und 42. Die Weststadt erhält durch die neue Linienführung eine zusätzliche Haltestelle beim Arbeitsamt.

Neue Gleistrasse Rohrbacher Straße

Wie im Verkehrsentwicklungsplan und im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgesehen, ist der Bau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse in der Rohrbacher Straße, zwischen Adenauerplatz und Franz-Knauff-Straße, ein langfristiges Entwicklungsziel der HSB. Damit wäre eine erhebliche Reisezeitverkürzung für die Bevölkerung der südlichen Bereiche in die Innenstadt verbunden. Auch Bewohnerinnen und Bewohner der Weststadt würden von einer Straßenbahnlinie profitieren. Die Planungen zu dieser Maßnahme stehen allerdings ganz am Anfang. Hier sind zunächst Voruntersuchungen über die Machbarkeit notwendig.



Ringstraße Höhe Kaiserstraße



Rohrbacher Straße mit Blick nach Norden

Direkte Verknüpfung der Bahninsel mit der Innenstadt

Langfristig soll eine Hauptbahnhofbrücke für Straßenbahnen über die Gleise der Bahn den Fahrgästen einen noch direkteren und bequemeren Umstieg zum schienengebundenen Nah- und Fernverkehr ermöglichen. Die Brücke ist westlich des Bahnhofgebäudes in Verlängerung der Karl-Metz-Straße hin zum Czernyring angedacht (vgl. Abbildung 19).

Alle Ausbaumaßnahmen im Bereich des ÖPNVs stehen unter dem Vorbehalt der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans und der entsprechenden Beschlüsse des Gemeinderats.

7.2 Radverkehr

Die Weststadt und die Südstadt haben nach der aktuellen Befragung¹⁾ mit 29 % bzw. 23 % einen hohen Radverkehrsanteil, der über dem Durchschnitt der Gesamtstadt liegt (20%). Ziel ist es, diesen Anteil weiter zu erhöhen.

In den letzten Jahren wurden gerade in diesen Stadtteilen zahlreiche Radverkehrsprojekte durchgeführt:

- Zweirichtungsweg in der Sofienstraße zur Verbesserung der Anbindung an die Plöck und die Altstadt;
- Radverkehrsverbindung Rohrbacher Straße - Gaisbergstraße;
- Umweltpur in der Lessingstraße;
- Radfahrstreifen auf der Kurfürsten-Anlage



Überdachte Fahrradständer und Fahrradboxen am Hauptbahnhof

zwischen Römerkreis und Hauptbahnhof;

- 430 überdachte Fahrradständer und 30 Fahrradboxen am Hauptbahnhof;
- Öffnung von Einbahnstraßen.

Die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs soll in den nächsten Jahren kontinuierlich weiter erhöht werden. Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Anlage von getrennten Geh- und Radwegen in der Speyerer Straße zwischen Czernyring und Baumschulenweg, einschließlich der Beseitigung des Engpasses im Bereich der DB-Unterführung. Bislang sind nur schmale gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden. Das Projekt wurde bereits vom Gemeinderat beschlossen. Die Zusage für Bundes- und Landeszuschüsse liegt vor. Die Ausführung hängt von der Bereitstellung der Haushaltsmittel ab. Sie könnte in 2001 erfolgen.
- Anlage von getrennten Geh- und Radwegen im Czernyring zwischen Speyerer Straße und Paketpostamt. Die Maßnahme ist ein gemeinsames Projekt mit den geplanten Radverkehrsanlagen in der Speyerer Straße.
- Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges in der Gneisenaustraße zur Verbesserung der Verbindung nach Wieblingen und Pfaffengrund.
- Verbreiterung der Radwege in der Lessingstraße auf der Bahnseite zwischen Hauptbahnhof und Römerstraße einschließlich Verbesserungen und der Ergänzung fehlender Fuß- und Radfurten an der Kreuzung Lessingstraße/Römerstraße. Zum Projekt gehört auch die Verbreiterung der Radverkehrsanlagen und die Trennung vom Fußgängerverkehr in der Römerstraße zwischen Lessingstraße und DB-Überführung. Die gemeinderätlichen Gremien haben das Projekt bereits beschlossen.
- Verbesserung der Radwege in der Kurfürsten-Anlage zwischen Römerkreis und Adenauerplatz.

1) Vgl. Region Heidelberg – Haushaltsbefragung 1999, a.a.O.



Görresstraße – Geplante Fahrradstraße

- Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof: Für die ca. 2000 Fahrräder am Hauptbahnhof muss dringend eine Lösung gefunden werden. Denkbar ist sowohl ein separates Fahrradparkhaus auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes als auch eine Kombination aus Fahrradparkhaus und einem Park-and-Ride-Parkhaus nordwestlich des Bahnhofs. Die Planungen sind derzeit im Gange und beinhalten darüber hinaus noch weitere Varianten (vgl. dazu Kapitel 4.3).
- Einrichtung von Fahrradstraßen in der Görresstraße und der Turnerstraße. Verkehrszählungen haben ergeben, dass der Radverkehrsanteil in beiden Straßen den Kraftfahrzeugverkehrsanteil bei weitem überwiegt. Zur Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz – in der Rohrbacher Straße und der Römerstraße sind keine Radwege vorhanden – könnten die beiden Straßen kostengünstig als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen bliebe natürlich weiterhin möglich.
- Bike and Ride-Station am geplanten Regionalbahnhaltelpunkt Franz-Knauff-Straße. Neben überdachten Fahrradständern sol-

len auch Fahrradboxen angeboten werden.

- Mittel- und langfristig werden Radverkehrsanlagen in der Römerstraße und der Sickingenstraße angestrebt.

7.3 Fußgängerverkehr¹⁾

Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt in der Weststadt mit 20 %, über dem Durchschnitt der Gesamtstadt: 17 %²⁾. Mit dazu beigetragen haben sicherlich die Einführung des verkehrsberuhigten Bereichs im Quartier zwischen Lessingstraße, Ringstraße, Bahnhofsstraße, Rohrbacher Straße und Franz-Knauff-Straße Anfang der achtziger Jahre sowie die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen in den übrigen Wohngebieten.

In der Südstadt liegt der Anteil des Fußgängerverkehrs bei 13 %. Insbesondere hier gilt es weitere Maßnahmen zu ergreifen, die das Zufußgehen sicherer und attraktiver machen. Hierzu zählen beispielsweise:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen;
- Städtebauliche Integration der Hauptverkehrsstraßen;
- Städtebauliche Förderung eines Stadtteilmittelpunkts;
- Mehr sichere Überwege über die Hauptverkehrsstraßen (z.B. Sofort – Grün – Ampeln);
- Kurze Wege durch Fußwegeachsen (Verbindung Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit);
- Gefahrfreie Verbindungen innerhalb des Stadtteils und zum Stadtteilzentrum;
- Fußwegenetz um die und zu den Schulen, Betreuungseinrichtungen für Kinder (Kindergärten etc.) und anderen Freizeiteinrichtungen;
- Anbindung an öffentliche Grün- und Naherholungsflächen;
- Aufwertung vorhandener Plätze und Freiflächen;

1) Das "Straßenräumliche Handlungskonzept für das Straßennetz der Stadt Heidelberg" (März 1996) weist insgesamt fünf Maßnahmen für die beiden Stadtteile Weststadt / Südstadt aus. Sie werden im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans neu überprüft. Vgl. DS 66/1999 vom 26.11.1999 und DS 218/2000 vom 15.05.2000.

2) Vgl. Region Heidelberg – Haushaltsbefragung 1999, a.a.O. Fußwege mit einer Entfernung unter 300 m wurden in der Studie nicht erfasst



Platz bei der Christuskirche



Wilhelmsplatz

- Die bestehenden Fußwege so ausbauen, dass ausreichend Raum besteht für Personen, die mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind;
- Ausreichend Beleuchtung, um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Verlängerung der Franz-Marc-Straße in Richtung Pestalozzischule

Um die Schulen und das Haus der Jugend im Gleisdreieck in der Weststadt von der Südstadt aus besser und sicherer zu erreichen, bietet sich eine Wegeverbindung über die jetzt stillgelegte Bahntrasse an. Dieser Vor-

- 1) Da der Weg über den Schulhof der Pestalozzischule führt bzw. – aus Süden kommend – dort endet, kann der Weg nicht offiziell für den Radverkehr freigegeben werden.
- 2) Zur Absicherung einer "langfristigen" Nutzung des Geländes. Dann müsste der Weg unter Umständen wieder rückgebaut werden. Zwischenzeitlich ging auch ein Gestaltungsvorschlag der Zukunftswerkstatt Weststadt / Südstadt bei der Stadt ein. Hierüber wird zur Zeit befunden. Offen ist bisher vor allem die Frage, ob der Weg westlich oder östlich der Turnhalle der Pestalozzischule geführt werden soll.
- 3) Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, April 1995.

schlag wurde in beiden Workshops mehrfach genannt. Als kürzeste Wegstrecke bietet sich eine gerade Verlängerung der Franz-Marc-Straße (Südstadt) in Richtung Turnhalle Pestalozzischule (Weststadt) an.

Inzwischen wurde hierzu ein mit der Deutschen Bahn AG abgestimmter Planungsentwurf erarbeitet. Darin ist ein ebenerdiger Fußweg über die aufgelassene Bahntrasse vorgesehen¹⁾. Die Maßnahme kann kurzfristig umgesetzt werden. Falls der Weg eingerichtet wird, muss zwischen der Stadt und der Bahn eine Vereinbarung geschlossen werden²⁾.

7.4 Motorisierter Individualverkehr

Eine umfassende Beschreibung der örtlichen und überörtlichen Anbindungen der Stadtteile, der Verkehrsmittelwahl und der bisherigen Maßnahmen zur Entlastung der Wohnbereiche, wurde bereits im Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt - Teil 1³⁾ vorgenommen.

Dort wurde darauf hingewiesen, dass differenzierte Maßnahmen bei allen Verkehrsarten notwendig werden, um eine merkliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Ein Schwerpunkt liegt bei den in den Vorkapiteln beschriebenen Angebotsverbesserungen im ÖPNV sowie beim Rad- und Fußwegenetz.

Zur Entlastung der Stadtteile selbst, hier insbesondere der Rohrbacher Straße und Römerstraße, muss über neue Ansätze nachgedacht werden. Die Auswirkungen der B 535 im Süden Kirchheims, die eine direkte Verbindung von der B 3 bzw. der Karlsruher Straße zur Autobahn ermöglicht - zur Entlas-



Franz-Marc-Straße Höhe Helmholtz-Gymnasium

tung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Verkehrsachsen -, können gegenwärtig noch nicht quantifiziert werden.

Königstuhltunnel

Auslöser der Tunneldiskussion ist die Vision "Stadt am Fluss" mit dem Ziel, die Altstadt städtebaulich wieder näher an den Fluss zu rücken. Als "Alternative" zum Neckarufertunnel wird eine Südumgehung der Altstadt durch den Königstuhl (Königstuhltunnel) vorgeschlagen.¹⁾ Er würde vom Karlsruhbahnhof bis zum Bergfriedhof in der Südstadt verlaufen. Die Stilllegung der ehemaligen Güterbahntrasse durch die Deutsche Bahn AG macht die Fortführung der südlichen Umgehung bis zum Autobahnanschluss "Am Rittel" möglich. Verknüpfungen bestehen zur Römerstraße, zum Kirchheimer Weg, zur Speyerer Straße und zur Eppelheimer Straße. Die Umgehung könnte sowohl den Durchgangsverkehr wie auch die Eckverkehre Süd (zwischen Neckartal und Rohrbach plus Südstadt) aufnehmen.

Eine erste gutachterliche Stellungnahme zum Königstuhltunnel empfiehlt für eine abschließende Beurteilung dieser Variante und einen Vergleich mit dem Neckarufertunnel

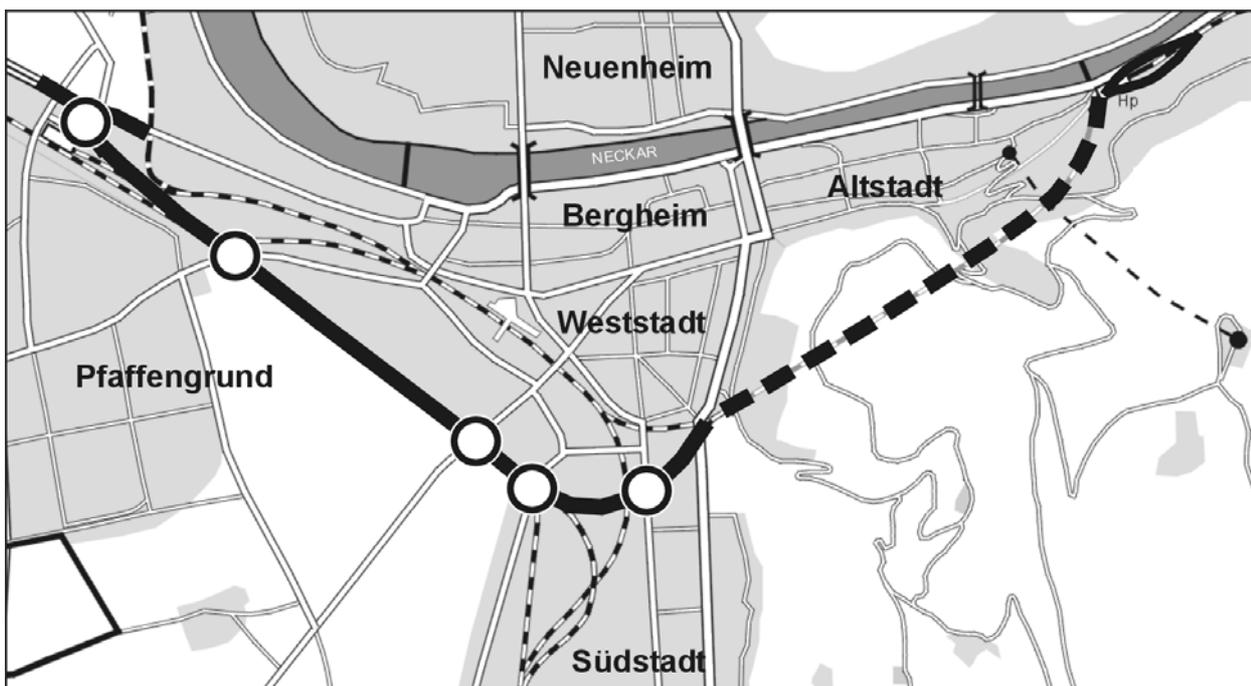


Eingang Königstuhltunnel nördlich des Bergfriedhofs

weitergehende Untersuchungen. Eine Realisierung wird aus Kostengründen skeptisch beurteilt.²⁾ Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beantragte in seiner Sitzung am 26.01.2000³⁾ folgende Tunnelvarianten

- 1) Die Bürgerinitiative "Bürger für Heidelberg" favorisiert den Königstuhltunnel gegenüber dem Neckarufertunnel, allerdings nur mit Anschluss an die Altstadt.
- 2) Vgl. Gutachterliche Stellungnahme zum Königstuhltunnel, Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, Darmstadt, August 1999.
- 3) Vgl. DS 512/1999 vom 29.10.1999: "1. Königstuhltunnel - Machbarkeitsstudie, 2. Neckarufertunnel – Bereitstellung von Planungsmitteln". Der Beschluss wurde am 24.02.2000 vom Gemeinderat bestätigt

Abbildung 18: Mögliche Trassenführung für den Königstuhltunnel mit Südumgehung



Quelle: Gutachtliche Stellungnahme zum Königstuhltunnel, Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, Darmstadt, August 1999
Grafische Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg, Oktober 2000

unter den Aspekten Machbarkeit, verkehrliche Auswirkungen und Kosten gleichrangig zu untersuchen:

1. Südtunnel vom Karlstorbahnhof bis zum Bergfriedhof mit Straßenverlängerung bis zum Rittel;
2. Neckarufertunnel vom Karlstorbahnhof bis zum Bismarckplatz mit zwei Spuren;
3. wie 2. mit drei Spuren.

Die Ziffern 2 und 3 sollen die künftige Verlängerung am Bergheimer Ufer ermöglichen.

Die Untersuchung wurde in Auftrag gegeben. Mit Vorlage der vertieften Untersuchungsergebnisse ist im Frühjahr 2001 zu rechnen. Nach erneuter Beratung in den Gremien und im Gemeinderat kann danach die Beauftragung eines RE-Entwurfs erfolgen.

Wie bereits erwähnt, hat im Verlaufe des Planungworkshops "Verkehr im Bereich Hauptbahnhof" kein Konzept die Idee des Königstuhltunnels aufgegriffen. Die Südumgehung wurde als keine zukunftsweisende Lösung für die neue "Bahnstadt" erachtet.

7.5 Ergebnisse der Workshops¹⁾

Wichtigstes Thema in der Arbeitsgruppe "Verkehr" war die Verbesserung der Parkraumsituation in der Südstadt, insbesondere im Bereich der Schulen. Abhilfe könnte durch die Schaffung von Parkraum für den Bereich der Schulen und für Berufstätige in der Stadt geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist die Realisierung der Park and Ride-Anlage in Rohrbach-Süd sehr wichtig. Andererseits soll durch Parkrechte für die Anwohnerinnen und Anwohner, Kurzparkzonen, einseitige Halteverbote in Seitenstraßen etc. das Parken in den Wohngebieten der Südstadt eingeschränkt werden.

Zentraler Punkt im Bereich des Radverkehrs war der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung eines Fahrradparkhauses mit Servicestation am Hauptbahnhof. Insgesamt wurde ein weiterer Ausbau der Radwege in beiden Stadtteilen gefordert.



Steigerweg Höhe Oberer Gaisbergweg

Der Vorschlag "Überweg über die stillgelegte Bahntrasse" von der Südstadt zu den Schulen und zum Haus der Jugend in der Weststadt wurde zwar nicht in der Arbeitsgruppe Verkehr entwickelt, ist aber eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Fußwegebeziehung zwischen der Weststadt und der Südstadt. Dieser Vorschlag wurde aufgenommen und befindet sich zur Zeit in der Planung (vgl. Kapitel 7.3).

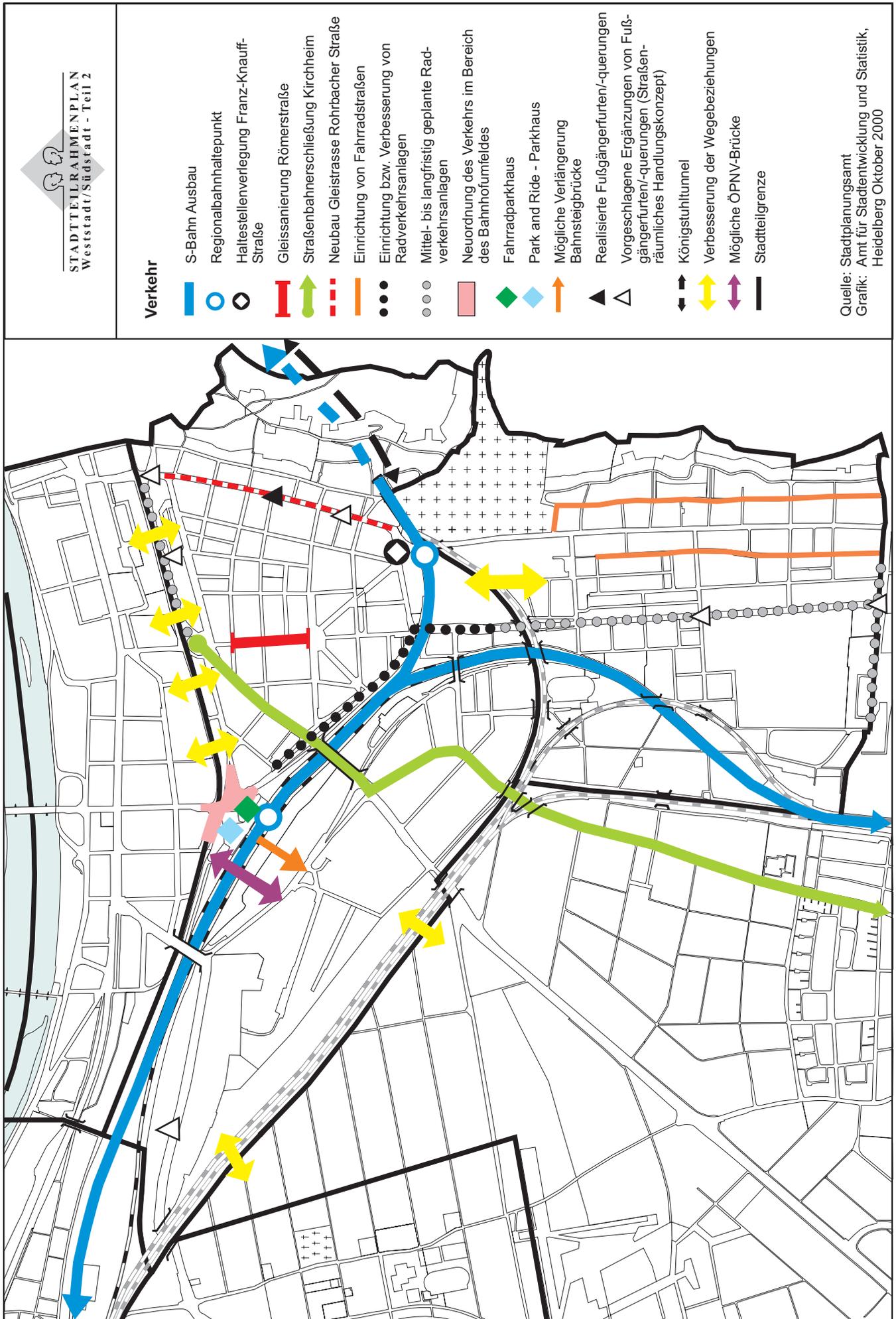
Um die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu machen, sollte die ÖPNV-Anbindung zum Hauptbahnhof verbessert und auf allen Linien neue Straßenbahnzüge eingesetzt werden.

Zur Entlastung des Steigerwegs wurde vorgeschlagen, den Unteren St. Nikolausweg für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Gleichzeitig könnte so die hohe Verkehrsbelastung des Knotens Franz-Knauff-Straße / Rohrbacher Straße reduziert werden. Für den Kreuzungsbereich Franz-Knauff-Straße wurde ein Rückbau der Ampelanlage und eine sinnvolle Ampelschaltung gefordert (diese wurde zwischenzeitlich umgesetzt).

Für eine Südumgehung mit Bau des Königstuhltunnels ergab sich im Verlaufe des Workshops ein gleichgewichtiges Für und Wider. Vor allem Vertreterinnen und Vertreter der Südstadt lehnen eine südliche Trassenführung ab.

1) Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, April 2000.

Abbildung 19: Verkehrsprojekte in der Weststadt/Südstadt



8. Leben in der Weststadt/Südstadt

Die **Weststadt** zeichnet sich durch das besondere Flair eines gründerzeitlich geprägten Stadtviertels mit urbanem Charakter und vielfältigen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen sowie durch ein reges kulturelles und soziales Leben aus. Diese Vielseitigkeit gilt es zu erhalten und zu stärken.

Diese Entwicklung hat das große Areal der **Bahninsel** noch vor sich. Auch hier ist es Ziel, langfristig ein Stadtviertel zu schaffen, das urbanes Leben mit vielfältigen Nutzungen ermöglicht und ein eigenständiges Flair entwickelt. Damit das Gebiet auch soziale und nachbarschaftliche Kontakte sowie kulturelle Aktivitäten ermöglicht, sind bei der Planung frühzeitig die notwendigen infrastrukturellen und räumlichen Angebote mit zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Bereiche Betreuung, Bildung und Sport.

Die **Südstadt** ist wie bereits dargestellt von vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Militär, Sport, Schulen, Kleingärten, Friedhof, Gewerbe) gekennzeichnet, die nur wenig oder nicht miteinander vernetzt sind. Das Versorgungsniveau, insbesondere im Einzelhandel, ist mangelhaft. Dominant sind die zwei in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen Römerstraße und Rohrbacher Straße. Es fehlt vor allem eine "Stadtteilmitte" mit Möglichkeiten zur Begegnung und Kommunikation. Eine solche identifizierbare Mitte im Bereich des Markusplatzes zu schaffen ist mittel- bis langfristiges Ziel für die Südstadt.

Da in den nachfolgenden Kapiteln der Infrastrukturbedarf von Kindern und Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren eingehend dargestellt wird, erfolgt hier keine vertiefende Behandlung. Desgleichen werden die Erfordernisse, die im Zusammenhang mit dem Versorgungsangebot bestehen, nur gestreift. Auch hier wird auf die entsprechenden Fachkapitel verwiesen. Es geht vielmehr um Aspekte, die den **sozialen Zusammenhalt** berühren, die die Lebenssituation von Menschen in Problemlagen berücksichtigen

und die die Kommunikation untereinander und die Identifikation im Stadtteil fördern.

Das Konzept eines Stadtteils der kurzen Wege mit vielen Begegnungsmöglichkeiten soll immer Orientierungsrahmen sein. Gerade für Menschen, die auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen bzw. zu Fuß unterwegs sind (vor allem Behinderte, ältere Menschen, Frauen und Kinder), kann hierdurch der Verkehrs- und Zeitaufwand verringert werden.

Soziale Integration fördern

Der Stadterneuerung kommt eine wesentliche und neue Aufgabe zu, die darin besteht, "lokale Partnerschaften" zu entwickeln. Sie haben den Zweck, die unterschiedlichen Interessen, Maßnahmen und Mittel vor Ort zu bündeln. Zu diesen lokalen Kooperationen (zwischen Teilen der Verwaltung, zwischen Verwaltung und Planung, zwischen der Bevölkerung und Gewerbetreibenden sowie zwischen allen genannten Teilen) gibt es gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland - im Gegensatz zu Skandinavien, den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich - allenfalls vereinzelte Erfahrungen.

Die sozial orientierte Stadterneuerungsplanung sollte sich also auf zwei wesentliche Bereiche erstrecken. Der erste betrifft die Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern. Eine Orientierung an den lokalen Interessen setzt voraus, dass in viel stärkerem Maße als bisher die Interessen und Bedürfnisse der Bewohnerschaft berücksichtigt werden. Dieses ist über Anhörungen, "runde Tische", Stadtteilkonferenzen und -foren allein nicht herstellbar. Bürger und Bürgerinnen müssen daher sowohl bei der Entscheidungsfindung als auch bei der Maßnahmendurchführung und Evaluation in viel stärkerem Maße beteiligt werden.

Der zweite Bereich einer neuen komplexen Stadterneuerung betrifft die soziale Integration:

Stadtteilentwicklung muss gerade dort, wo die städtebaulich-funktionale und die so-

ziale Problematik groß ist, ihren Beitrag leisten, die sehr unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen stärker zu integrieren. Dort, wo es unrealistisch ist, von "ausgewogenen" Bevölkerungsstrukturen zu träumen, wo die Aufsteiger flüchten und nicht mehr standhalten, dort ist es unbedingt notwendig, die Bestrebungen zur sozialen Integration zu wecken, zu fördern und zu stützen. In diesen Quartieren besteht die Notwendigkeit und die Chance, eine multikulturelle Gesellschaft nicht nur zu erleiden, sondern die allseitigen Vorteile zu erarbeiten und zu erleben. Das Problem allerdings ist, dass Toleranz und Integrationsarbeit gerade jenen Bevölkerungsgruppen abverlangt werden, die sich selbst außerhalb der Wohlstandsgesellschaft sehen. Ausschließlich Toleranz von oben zu verlangen ist falsch. Die Betroffenen müssen wenigstens in den Stand versetzt werden, tolerant zu sein. Dies ist nur innerhalb eines langfristigen Lernprozesses möglich, der dann besser als alle gut gemeinten und durchgeführten kurzfristigen Maßnahmen dazu führt, dass Ängste vor "den Anderen", Ausländerfeindlichkeit und letztlich auch Verdrossenheit und Wahlenthaltung abgebaut werden können.

Quelle: Jens Dangschat, Gesellschaft im Umbruch; in: Stadt Heidelberg, Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Dokumentation der Auftaktveranstaltung vom 08. Oktober 1994, Solidarische Stadt, Heidelberg, 1995 S. 22 f.

8.1 Kultur und Weiterbildung

Bezüglich der kulturellen Angebote verweisen wir auf Teil 1 Stadtteilrahmenplan

- 1) Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, Bestandsaufnahme, Bewertung und Prognose, Heidelberg, April 1995. Weitgehend unverändert blieben die Angebote der Stadtbücherei, der Musik- und Singschule, des Kurpfälzischen Museums, der Büchergilde Gutenberg, der Jüdischen Kultusgemeinde und der Vereine.
- 2) Weitere, detaillierte Informationen zur HfK stehen im INTERNET unter: <http://www.hfk-heidelberg.de>.
- 3) Während der Schulsanierung (von Mitte Juni 2000 bis voraussichtlich Sommer 2002) ist die VHS überwiegend in die unmittelbar benachbarte Willy-Hellpach-Schule ausgelagert. Weitere Ausweichstandorte für die Übergangsphase sind die Julius-Springer-Schule (Südstadt) sowie die Landhausschule (Weststadt).



Institut für Kirchenmusik, Hildastraße 8

Weststadt / Südstadt¹⁾. Ausführlicher beschrieben wird im Folgenden einzig die Hochschule für Kirchenmusik, da sie im Stadtteilrahmenplan Teil 1 unerwähnt blieb. Die räumliche Verteilung der vorhandenen und geplanten Standorte von Infrastruktureinrichtungen ist Abbildung 22 zu entnehmen. Erwähnt werden neu hinzugekommene und geplante Angebote sowie wichtige Veränderungen bei den Bestehenden.

Hochschule für Kirchenmusik der Evang. Landeskirche in Baden, Heidelberg

Die seit 1931 in Heidelberg ansässige Hochschule für Kirchenmusik Heidelberg (HfK) in der Hildastraße 8 in der Weststadt ist eine von der Evangelischen Landeskirche in Baden getragene Einrichtung. Der Ausbildungsschwerpunkt ist im kirchenmusikalischen Fachbereich.

Die HfK verfügt über 27 Übungsräume, einen großen Chorsaal sowie einen Konzertsaal für ca. 200 Personen. Der Konzertsaal wird auch extern vermietet.²⁾

Volkshochschule (VHS)

Nach wie vor ist das Helmholtz-Gymnasium (Südstadt) - nach der Zentrale in Bergheim - der zweitwichtigste Standort der VHS in Heidelberg. Das Angebot wurde inzwischen auf wöchentlich knapp 200 Sprachkurse in insgesamt 26 Sprachen erweitert.³⁾

Das Angebot an Unterstützung und Hausaufgabenhilfe für Kinder, deren Muttersprache nicht Deutsch ist, findet in der Pestalozzischule statt. Es wurde von der Landhausschule dorthin verlegt.

Phantasie und Eigeninitiative sind gefragt - Frauen mischen mit

Eine Vielzahl der Stadtteilaktivitäten, die kulturell, gesellschaftlich und/oder sozial integrativ das zwischenmenschliche Leben in der Weststadt und der Südstadt zu stärken versuchen, drehen sich um die Kinder und Jugendlichen. Nicht nur deshalb engagieren sich hier insbesondere Frauen, die in der Regel in ihrem Alltag stärker auf gute nachbarschaftliche Beziehungen angewiesen sind. Die im Zusammenhang mit der Bestandsanalyse des Stadtteilrahmenplans von städtischer Seite ins Leben gerufene "Zukunftswerkstatt" ist seither ein wichtiges Forum im Stadtteil.

Neben der zum Teil schon bestehenden Zusammenarbeit engagierter Bürgerinnen und Bürger wäre auch eine stärkere vereins- und gruppenübergreifende Zusammenarbeit der in beiden Stadtteilen maßgeblichen Einrichtungen und Institutionen sinnvoll. Dadurch könnte es unter anderem zu neuen Lösungen bei Raumfragen kommen, zum Beispiel, dass eine Einrichtung in der Südstadt einer Interessengruppe aus der Weststadt einen Raum zur Verfügung stellt.¹⁾

Stadtteilverein

Der größte Heidelberger Stadtteilverein – sein Einzugsbereich umfasst rund 22.000 Einwohnerinnen und Einwohner - "West-Heidelberg e.V.", der die Stadtteile Weststadt, Südstadt und Bergheim umfasst, verfügt über einen eigenen, ca. 35 qm großen Raum mit Küche in der Römerstraße 28. Dieser Raum wird - außer durch den Stadtteilverein selbst - regelmäßig von drei Gesangsvereinen aus der Weststadt und temporär auch von der Jugendfeuerwehr genutzt.

Bei künftigen städtebaulichen Planungen sollen ausreichend Räume verschiedener Größe, die sich als Treffpunkte, Kommunikations- und Arbeitsräume sowie Veranstaltungen für informelle Gruppen und Vereine eignen, mit eingeplant werden.

Senfkorn e.V. informiert und mobilisiert in der Südstadt

Der 1996 zunächst als Förderverein für die Markuskirche gegründete Verein "Senf-



Helmholtz-Gymnasium, Franz-Marc-Straße



Schulhof der Landhausschule

korn e.V. – Südstadtgemeinschaft Markus", artikuliert immer stärker die Interessen der Südstadt. Vorrangiges Ziel des Vereins ist es, das Bewusstsein für die Südstadt als eigenständigen Stadtteil zu wecken. Dazu hat er bereits mehrere Aktivitäten angestoßen:

- Ausweitung der Nachbarschaftshilfe in der Südstadt;
- Arbeitskreis Stadtteilentwicklung: Dieser trifft sich sporadisch, um über aktuelle Themen des Stadtteils zu diskutieren. Wichtige Themen waren bisher: Königstuhltunnel, modernes Radwegenetz, Bürgerengagement, Fernwärmeversorgung, Workshops zur Stadtteilrahmenplanung etc.;
- Zukunftswerkstatt Südstadt: Diese wurde nach dem Vorbild der Zukunftswerkstatt Ziegelhausen gegründet. Ein Hauptanlie-

1) Die Ev. Markuskirche in der Südstadt wie auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der dort angesiedelten Stadtteilzeitung "Senfkorn" sind gerade auch für Fragen und Aktivitäten der stadtteilübergreifenden Zusammenarbeit sehr offen und interessiert.



Evangelische Christusgemeinde Römerstraße

gen der Zukunftswerkstatt Südstadt ist die Wiederbelebung des Südstadtmarktes am Markusplatz. Dies wurde mit der Neueröffnung im Oktober erreicht. Jetzt geht es darum, dass der Markt von der Bevölkerung ausreichend frequentiert wird.

Als Medium für den Austausch untereinander dient insbesondere die Stadtteilzeitung "Südstadt-Info", die seit Dezember 1996 sechsmal jährlich erscheint und kostenlos im Stadtteil ausgelegt wird.¹⁾

Kulturelle Aktivitäten der Kirche

Die vier Pfarreien - Evangelische Christusgemeinde und die Katholische Gemeinde St.



Evangelische Markusgemeinde

Bonifatius in der Weststadt sowie die Evangelische Markusgemeinde und Katholische Gemeinde St. Michael in der Südstadt - haben einen regen Anteil am kulturellen Leben der Stadtteile. Die Aktivitäten, die sich an Jung und Alt richten, sind vielfältig, teilweise mit außerkirchlichen vernetzt, zum Beispiel Bildungsexkursionen oder Ferienfreizeiten.

Umgestaltung und neue Nutzungen im Markushaus und ehemaligen Pfarramt

Der insgesamt ca. 1,5 Millionen DM teure Umbau des Gemeindehauses der Evangelischen Kirchengemeinde Markus in der Südstadt konnte im Herbst 2000 abgeschlossen werden. In dem Gebäude sind nun folgende Einrichtungen untergebracht:

- Der Markuskindergarten – vorher in der Spitzwegstraße 2 – wurde in dem völlig neugestalteten früheren Kellergeschoss untergebracht. Der angrenzende, neu angelegte Garten bietet vielfältige Spielmöglichkeiten.
- Daneben befinden sich die neuen Jugendräume, die für eigene Veranstaltungen und Jugendgottesdienste genutzt werden können.
- In den oberen Räumlichkeiten befindet sich nun neben dem Gemeindesaal der Evangelischen Markusgemeinde die Verwaltung des Evangelischen Jugendwerkes (zuvor in der Plöck in der Altstadt).

Die Generationsbrücke e.V., die bisher im ehemaligen Pfarramt der Markusgemeinde gegenüber dem Markushaus untergebracht war, zieht in die neu renovierten Räumlichkeiten in der Spitzwegstraße 2 (vorheriger Markuskindergarten) um. In den freiwerdenden Räumen des früheren Pfarramts, die alle rollstuhlgerecht gestaltet werden, wird ab November 2000 ein Nachbarschaftscafé der diakonischen Hausgemeinschaften in Kooperation mit der Freiwilligenbörse eingerichtet. Die personelle Betreuung des Cafés ist über Projektmittel der Evangelischen Landeskirche für

1) Über folgende Adresse kann jedes Mitglied des Vereins am Diskussionsforum Südstadt teilhaben sowie Termine und Neuigkeiten austauschen.
Subscribe@Egroups.COM bzw.
www.egroups.de/group/suedstadt.

zunächst eineinhalb Jahre gesichert. Die Einrichtung wird allen engagierten Bürgerinnen und Bürgern – auch (temporär) zur eigenen Nutzung - offen stehen.

Räumlichkeiten

Durch den Umbau des Markushauses konnte vor allem die Raumsituation für Jugendliche aus der Südstadt verbessert werden. Insgesamt hat sich jedoch an der angespannten Raumsituation in der Weststadt und der Südstadt seit 1995¹⁾ kaum etwas verändert. Nach wie vor besteht in beiden Stadtteilen ein maßgeblicher Bedarf an Räumen, insbesondere für kleinere Gruppen und Vereine.

Besonders dringend ist die Raumfrage für die **Jugendkunstschule Heidelberg e.V.**, die bis Sommer 1995 in der Pestalozzische Schule einen Raum hatte. Von Herbst 1996 bis Ende des Schuljahrs 2000 ist sie "vorübergehend" in der Käthe-Kollwitz-Schule in Bergheim untergebracht. Bis heute (Juni 2000) weiß die Schule noch nicht, wo sie dann einen neuen Raum beziehen kann. Die Schule priorisiert nach wie vor einen Standort in der Weststadt oder Südstadt.

8.2 Sport

Die Sportanlagen der **Südstadt** versorgen auch die **Weststadt**. Aus der Sicht der Sportvereine besteht ein Mehrbedarf an Sportflächen. Die Forderung nach einem "Sportzentrum Mitte" wurde auch im Workshop von der Arbeitsgruppe "Kultur – Freizeit" vorgetragen. Derzeit wird eine entsprechende Bedarfs- und Standortprüfung durchgeführt. Dafür hat der Gemeinderat eine Planungsrate von 20.000 DM zur Verfügung gestellt.



Sportanlagen des HTV

Unabhängig davon ist langfristig die Ausweitung des Sportflächenangebots auch mit Blick auf die geplante städtebauliche Entwicklung der **Bahninsel** erforderlich, bei der unter anderem umfangreiche Wohnflächen vorgesehen sind.

8.3 Treffpunkt Bürgeramt

Weder die Weststadt noch die Südstadt haben bisher ein eigenes Bürgeramt. Zuständig für beide Stadtteile ist das in Bergheim gelegene Bürgeramt Mitte. Es ist jedoch geplant, für die Weststadt und die Südstadt im Jahr 2001 ein eigenes Bürgeramt einzurichten, sofern geeignete Räumlichkeiten gefunden werden.

8.4 Gesundheitsversorgung

In der primärmedizinischen und in der fachärztlichen Versorgung gibt es in der Weststadt ein insgesamt sehr gutes Angebot. Die Bevölkerung in der Südstadt ist dagegen überwiegend auf medizinische Dienstleistungen in den Nachbarstadtteilen angewiesen. Durch die gute und schnelle Verkehrsanbindung (MIV und ÖPNV) des Stadtteils an Rohrbach, an die West- und die Innenstadt wird dieser Mangel allerdings weitgehend kompensiert.

8.5 Feuerwehr

Die Berufsfeuerwehr ist in den einzelnen Stadtteilen sehr auf die Mithilfe der Abteilungen der Freiwilligen Feuerwehr angewiesen.

Die Freiwillige Feuerwehr Abteilung Weststadt ist zur Zeit im Dachgeschoss der Kindertagesstätte Blumenstraße 24 untergebracht. Aus Kapazitätsgründen besteht bei der Kindertagesstätte großes Interesse, auch das Dachgeschoss mitzunutzen. Für den Bereich Weststadt ist es deshalb dringend erforderlich, eine neue Unterkunft für die Freiwillige Feuerwehr zu finden, um ihren Bestand weiterhin zu garantieren.

1) Vgl. Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, a.a.O., S. 83.

8.6 Sicherheit im Stadtteil

Weststadt und Südstadt nach der Deliktzahl unauffällig

Im Kriminalitätsatlas¹⁾ werden vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik in enger Kooperation mit der Polizeidirektion seit Juni 1996 alle in der Stadt Heidelberg erfassten Delikte auf Baublockebene ausgewertet und in Form von Diagrammen oder Karten dargestellt und kontinuierlich fortgeschrieben. Erfasste Straftaten sind: Tötungs-, Sexual-, Rohheitsdelikte, einfacher und schwerer Diebstahl, Betrug, Sachbeschädigung, Verstoß gegen strafrechtliche Nebengesetze²⁾, Straftaten gegen den Staat und seine Organe sowie sonstige Straftatbestände.

1999 wurden in der Gesamtstadt 13.115 Fälle³⁾ erfasst. 1.629 (12,4 %) davon entfielen auf die Weststadt, 223 (1,7 %) auf die Südstadt. Während in der Quantität ein deutlicher Unterschied zwischen den beiden Stadtteilen besteht, gibt es bei der Ausprägung der Straftaten sowohl Gemeinsamkeiten wie auch Unterschiede.

Arten der Straftaten

Der Anteil der Diebstähle umfasste 1999 ähnlich wie in der Gesamtstadt in beiden Stadtteilen ungefähr die Hälfte aller Fälle (rd. 51 %). Die zweithäufigsten Straftaten waren in der Weststadt Betrug (16 %), in der Südstadt die Sachbeschädigung (22 %).

Die Zahl der Körperverletzungen war in der Weststadt mit 63 (7,8 %) ungefähr sechsmal so hoch wie in der Südstadt mit nur 11 (1,4 %). Im Vergleich zu 1998 war in der Weststadt ein Rückgang um 7 Fälle (10 %) und in der Südstadt ein Anstieg (7 Fälle = +175 %) zu beobachten. Im stadtweiten Vergleich lag die Weststadt 1999 mit 7,8 % bei den erfassten Körperverletzungen deutlich hinter den Stadtteilen Altstadt (17,9 % bzw. 145 Fälle) und Bergheim (15,4 % bzw. 125 Fälle). Die Südstadt rangierte mit 1,4 % bzw. 11 Fällen auf Rang 12 unter den 14 Stadtteilen.

Konzentriert man sich auf die Straftaten im öffentlichen Raum, so entfielen davon 1999 467 (12,3 %) aller Fälle in Heidelberg

auf die Weststadt und 93 (2,4 %) auf die Südstadt.

Räumliche Schwerpunkte in der Weststadt und der Südstadt

Wie aus Abbildung 20 hervorgeht konzentrieren sich die Deliktschwerpunkte in der **Weststadt** (1999) im Bereich Hauptbahnhof und Hebelstraße (u.a. Media-Markt) mit mehr als 100 Fällen je Baublock. Ein weiterer Schwerpunkt mit 51 bis 100 Fällen je Baublock liegt in dem Bereich um den Bahnhof. Weitere Schwerpunkte in der Weststadt sind die gesamte westliche Bahninsel sowie der Bereich Adenauerplatz, Ecke Bahnhofstraße / Rohrbacher Straße.

In der **Südstadt** ergeben sich räumliche Konzentrationen auf weitaus niedrigerem Niveau (26 bis 50 Fälle je Baublock) im Bereich Helmholtz-Gymnasium und Julius-Springer-Schule sowie im Gewerbegebiet "Im Bosseldorn".

Der höhere Anteil an Straftaten in der **Weststadt**, wie auch der Schwerpunkt bei den Diebstählen, hat stadtteilspezifische Ursachen. Die innenstadtnahe Lage mit Bereichen hoher Publikumsfrequenz (Hauptbahnhof und Umfeld) und die große Anzahl an Einzelhandelseinrichtungen ergeben eine Konzentration von Tatgelegenheitsstrukturen, über die die Südstadt nicht verfügt. Ohne schwere und leichte Diebstähle reduziert sich die Zahl auf 780 Fälle.

Entwicklung der Straftaten

Betrachtet man die Veränderung zwischen 1998 und 1999 (vgl. Abb. 20 zu Abb. 21), so zeigt sich, dass die größte Zunahme der Straftaten genau dort erfolgte, wo bisher auch die meisten Straftaten stattfinden: im Bereich Hauptbahnhof und Hebelstraße.

Keine Regel ohne Ausnahme: Auffällig positiv war die Entwicklung im Bereich um den

1) Stadt Heidelberg (Hrsg.): Kommunale Kriminalprävention. Der Heidelberger Kriminalitätsatlas – Kleinstädtische Kriminalitätsentwicklung 1998/1999, Heidelberg, Juli 2000.

2) Z. B. Waffengesetz, Betäubungsmittelgesetz oder Ausländergesetz.

3) Vgl. Heidelberger Kriminalitätsatlas, a.a.O., S. 17.

Abbildung 20: Erfasste Straftaten in der West- und Südstadt im Jahr 1999

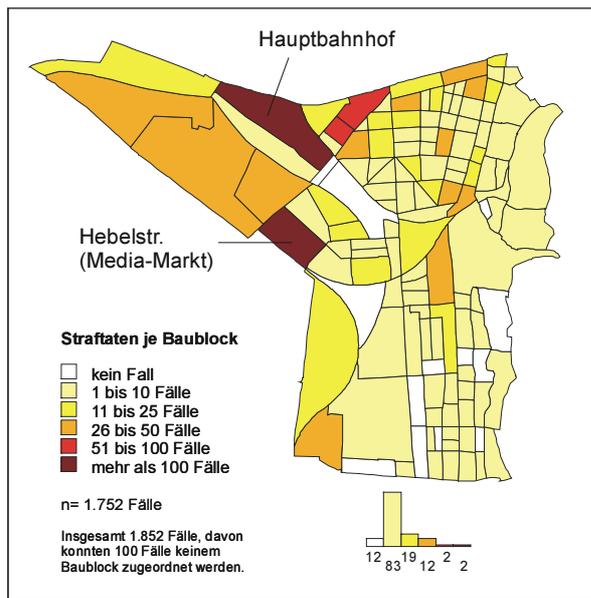
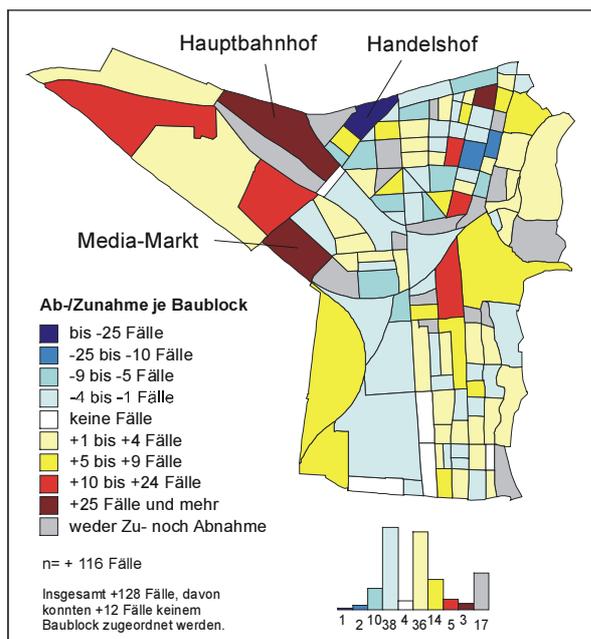


Abbildung 21: Entwicklung der erfassten Straftaten in der West- und Südstadt 1998/1999



Quelle: Polizeidirektion Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg 2000

Handelshof. Hier ging die Zahl der Straftaten (je Baublock) innerhalb von nur einem Jahr um bis zu 50 Fälle zurück. Anscheinend haben hier eingeleitete präventive Maßnahmen bereits zum Erfolg geführt.

Lenkungsgremium Kommunale Kriminalprävention

Grundlage der Kriminalprävention ist, die Bevölkerung frühzeitig einzubeziehen, da sie

oftmals von Problemen, Ängsten und Sorgen weiß, noch bevor diese den Behörden bekannt sind.

Die Aufgaben des seit November 1997 arbeitenden Lenkungsgremiums¹⁾ sind in erster Linie die Durchführung einer Situationsanalyse, das Festlegen von Schwerpunkten, die Entwicklung von Präventionsstrategien sowie letztendlich die Erfolgskontrolle getroffener Maßnahmen.

Stadtteilspezifische Kriminalprävention

In der Regel einmal im Jahr wird in der Weststadt und Südstadt - wie in allen anderen Stadtteilen Heidelbergs auch - vom Amt für öffentliche Ordnung in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Heidelberg im Rahmen einer Bezirksbeiratssitzung (=Stadtteilgespräch) das Thema "Sicherheit im Stadtteil" behandelt. In der Weststadt / Südstadt fand dies erstmals im Mai 1999 statt. Sämtliche Organisationen, Verbände und Schlüsselpersonen, die bereits Partner des Präventionsnetzwerkes sind oder als solche gewonnen werden sollen, werden zu diesen Sitzungen gezielt eingeladen. Dazu zählen u.a. die Stadtteil- und Sportvereine, die Kinder- und Frauenbeauftragten, Vertreterinnen und Vertreter des Handels und des Handwerks, der Gastronomie, der Kirchen, der Kindergärten und Schulen (Personal, Elternvertreter) sowie sonstiger sozialer Institutionen.

Ziel dieser Stadtteilgespräche ist es, die Bevölkerung regelmäßig über die Sicherheitslage im Stadtteil zu unterrichten und ihr die Möglichkeit zur Diskussion zu geben. Das heißt insbesondere, die vor Ort festgestellten Probleme anzusprechen und im günstigsten Fall zu deren Lösung beizutragen.

Zur Förderung der Kriminalitätsverhütung hat sich am 9. Juli 1999 der Verein „Sicheres Heidelberg (SicherHeid)“ gegründet, dem zahlreiche Persönlichkeiten aus dem öffentlichen Leben Heidelbergs angehören.

1) Im Lenkungsgremium sind die Oberbürgermeisterin, der Leiter der Polizeidirektion Heidelberg und Amtsleiter/-innen städtischer Ämter vertreten: das Amt für Frauenfragen, das Kinder- und Jugendamt, das Amt für öffentliche Ordnung und das Amt für Stadtentwicklung und Statistik.

8.7 Ergebnisse der Workshops¹⁾

Der Schwerpunkt der Arbeitsgruppe "Kultur - Freizeit" lag im kommunikativen Bereich. Hier wurden vor allem Vorschläge zur Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten, Zentren für Bürgerinnen und Bürger sowie Treffpunkten in der Weststadt und der Südstadt sowohl in geeigneten Gebäuden wie auch im Freien gemacht.

Begegnungsstätte Markushaus

Dieser Maßnahmenvorschlag wurde im ersten Workshop in zwei Arbeitsgruppen entwickelt. Es besteht der Wunsch, in Form einer Begegnungsstätte oder eines Treffs für Bürgerinnen und Bürger im Markushaus / am Markusplatz eine kommunikative Mitte in der Südstadt zu schaffen.

In direktem Zusammenhang mit der Maßnahme "Begegnungsstätte Markushaus" aus dem ersten Workshop ist der Vorschlag zu sehen, Planungsideen für ein Stadtteilzentrum in der Südstadt im Bereich des Markusplatzes zu entwickeln. Hier steht der Wunsch nach einer Aufwertung/Belebung des Markusplatzes, der Ergänzung der für ein Zentrum erforderlichen Infrastruktur, aber auch die Reaktivierung und Erweiterung des Wochenmarktes in der Südstadt²⁾ im Vordergrund.

Diese beiden Maßnahmen verdeutlichen den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger der Südstadt nach einer gestalteten, funktionalen Mitte in ihrem Stadtteil, mit der sie sich identifizieren können.

Räume ausbauen für ein Bürger/innenzentrum in der Weststadt

Auch in der Weststadt besteht der Wunsch, ein Bürger- und Kulturzentrum für Bürgerinnen und Bürger, Gruppen, Initiativen und Parteien, aber auch einen Treff für Jugendliche zu schaffen. Es wurden verschiedene Vorschläge entwickelt, öffentliche Gebäude entsprechend auszubauen, z. B.

- das Dachgeschoss der Landhausschule als Bürgerzentrum;
- den Keller der Landhausschule als Jugendtreff (Jugenddisco etc.);

- Aufstockung der Turnhalle der Pestalozzi-Schule für ein Kulturzentrum.

Gestaltung des Wilhelmsplatzes als Treffpunkt

Die Bürgerinnen und Bürger der Weststadt wünschen sich eine Aufwertung und Gestaltung des Wilhelmsplatzes als generationenübergreifenden Treffpunkt. Wie in der Südstadt der Markusplatz soll auch dieser Platz mehr Qualität erhalten und belebt werden.

Forderung nach einem Sportzentrum Mitte

Ein wichtiges Thema der Arbeitsgruppe Kultur – Freizeit war die Schaffung eines Sportzentrums "Mitte" für die Stadtteile Weststadt und Südstadt, aber auch die Innenstadt. Hierfür wird insbesondere der Bau einer Großsporthalle (dreiteilbare Sporthalle) z. B. im Bereich der Bahninsel für erforderlich gehalten (vgl. dazu auch Kapitel 8.2).

Weitere Maßnahmen der Arbeitsgruppe Kultur – Freizeit waren:

- Übergang über die ehemalige Güterbahntrasse als direkte Verbindung zwischen der Weststadt und der Südstadt (Verlängerung Franz-Marc-Straße, vgl. Kapitel 7.5). Diese Maßnahme wurde außer in der Arbeitsgruppe Kultur – Freizeit in zwei weiteren Arbeitsgruppen entwickelt. In der Arbeitsgruppe selbst wurde der Vorschlag zunächst gering gewichtet, fand aber in der abschließenden Bewertung des Plenums eine große Zustimmung.
- Nutzungsübernahme Objekt "Fuchsenei" (US-Behörde), Ausbau zum Bürgerzentrum / Treff.
- Platzgestaltung an markanten Punkten, z. B. Kreuzungen.

1) Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, April 2000.

2) Nicht zuletzt auf starkes Drängen der Zukunftswerkstatt Südstadt fand der Südstadt-Markt erstmals wieder am Samstag, den 7.10.2000 auf dem Markusplatz statt.

9. Aufwachsen in der Weststadt/Südstadt

9.1 Entwicklung der Weststadt und der Südstadt zu kinder- und jugendfreundlichen Stadtteilen

In der Weststadt und der Südstadt lebten Ende 1999 insgesamt 2.090 junge Menschen unter 18 Jahren¹⁾ (**Weststadt:** 1.598; **Südstadt:** 492). Der Anteil von Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren liegt mit rund 17 Prozent in der **Weststadt** und knapp 14 Prozent in der **Südstadt** noch niedriger als in der Gesamtstadt (20,5 %). Familien mit jungen Kindern sind deutlich in der Minderheit.

Eine Abschätzung der künftigen Entwicklung der Kinder und Jugendlichen ist schwierig. Gingen die Prognosen bisher noch von wachsenden Kinderzahlen aus, so deutet die jüngste Entwicklung auf einen Geburtenrückgang hin. Die Entwicklung in der Weststadt hängt langfristig vor allem von der städtebaulichen Entwicklung der Bahninsel ab. Nur wenn dort auch Quartiere entstehen, die ein familiengerechtes, bezahlbares Wohnen ermöglichen, wird es zu einem spürbaren Trendwechsel kommen.

Für die persönliche Entwicklung junger Menschen ist ein ihren Bedürfnissen nach Spiel, Bewegung und sozialer Begegnung gerecht werdendes Wohn- und Lebensumfeld ebenso wichtig wie ausreichende Betreuungs- und Freizeitangebote im jeweiligen Stadtteil.

Die Angebote für Kinder und Jugendliche in den Stadtteilen Weststadt und Südstadt sind im Stadtteilrahmenplan Teil 1 in den Kapiteln 4.1 - 4.3 beschrieben.²⁾ An dieser Stelle erfolgt keine Wiederholung, sondern es werden lediglich neue Angebote und wichtige Veränderungen aufgeführt.

Kinderbeauftragte

Der Gemeinderat hat am 24.10.1996 beschlossen, in allen Stadtteilen Kinderbeauftragte zu wählen, um die Interessen von Kindern auch auf Stadtteilebene stärker zu vertreten. Zugleich wurde eine Satzung beschlossen, in der die Aufgaben und Kompetenzen dieses Ehrenamtes geregelt sind.

Die Kinderbeauftragten sollen die Arbeit des städtischen Kinderbüros sinnvoll ergänzen und eine enge Anbindung an den jeweiligen Bezirksbeirat haben.

Innovation durch Vernetzung im Stadtteil

Kindertageseinrichtungen, Schulen und außerschulische Betreuungsangebote sind für die Kinder und Jugendlichen neben der Familie die wichtigsten Lebensorte für viele Jahre ihrer Entwicklung. Die Bedingungen in diesen Institutionen und der erfolgreiche Übergang zwischen den einzelnen Einrichtungen sind von entscheidender Bedeutung dafür, ob und inwieweit junge Menschen die an sie gerichteten Anforderungen im Verlauf ihrer Sozialisation bewältigen können. Dabei zeigt sich, dass eine enge Kooperation zwischen diesen Institutionen die Qualität der einzelnen Angebote verbessert und die Übergänge für die jungen Menschen zwischen den einzelnen "Stationen" erleichtert.

Vor diesem Hintergrund ist das oben formulierte Ziel zu sehen, die einzelnen Lebensfelder von Kindern und Jugendlichen nicht weiter isoliert zu betrachten, sondern die Einrichtungen und Institutionen in den einzelnen Stadtteilen stärker zu vernetzen. Das heißt, dass bezogen auf die Ausgangssituation und Problemlagen für die Weststadt und die Südstadt spezifische Ziele formuliert und auch gemeinsame Projekte und Maßnahmen geplant, entwickelt und durchgeführt werden sollen. Der Kooperation zwischen Jugendhilfe und Schule kommt dabei eine besonders große Bedeutung zu. Schule ist der zentrale Lebensort der Kinder und Jugendlichen im Stadtteil. Probleme sozialer Integration werden hier zuerst sichtbar und es ist der Ort,

1) In der Südstadt ist der Anteil der unter 18 Jährigen deutlich geringer als in der Gesamtstadt. In der Weststadt trifft dies auch für die 6-9-Jährigen und die 10-17-Jährigen zu, während die 3-5-Jährigen anteilig dem gesamtstädtischen Mittel entsprechen und die Altersgruppe der unter 3-Jährigen mit 3 % leicht überdurchschnittlich vertreten ist (Heidelberg: 2,7 %).

2) Vgl. Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt - Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, Stadt Heidelberg, April 1995, S. 52 ff.

über den die jungen Menschen auch am besten erreicht werden können.

9.2 Kindertageseinrichtungen

Das Ziel aller Kinderbetreuungseinrichtungen ist es, im Zusammenwirken mit anderen die Entwicklung des einzelnen Kindes zu einer eigenverantwortlichen und gesellschaftsfähigen Persönlichkeit zu fördern.

Die Aufgabe von Kindertageseinrichtungen besteht daher in der Betreuung, Bildung und Erziehung des Kindes. Dabei soll sich das Leistungsangebot pädagogisch und organisatorisch an den Bedürfnissen der Kinder und ihrer Familien orientieren. Verschiedene Familienformen, die sich durch Situationen wie Berufstätigkeit beider Elternteile, Alleinerziehende, Scheidungsfamilien, Herkunft aus anderen Kulturen usw. ergeben, machen deutlich, wie vielfältig der Auftrag von Kindertageseinrichtungen geworden ist.

Betreuung von Kleinkindern unter drei Jahren

Während es in der **Weststadt** kein Angebot für Kinder im Krabbelalter gibt, verfügt die **Südstadt** über eine Einrichtung mit 15 Plätzen. Eine gewisse Entlastung der hohen Nachfrage wird durch die Erweiterung der Zielgruppen in einigen Kindertagesstätten erreicht. Dort werden die vorhandenen freien Plätze bereits für Kinder ab zwei Jahren angeboten. Ob und in welchem Umfang die Betreuungsangebote für Kleinkinder in der **Weststadt** und in der **Südstadt** weiter ausgebaut werden sollen, ist bedarfsorientiert und im Rahmen gesamtstädtischer Planung zu überlegen.

Rechtsanspruch auf den Besuch eines Kindergartens

Seit dem 1. August 1996 besteht für Kinder im Alter von 3 Jahren bis zum Schuleintritt ein Anspruch auf den Besuch eines Kindergartens. Das bedeutet, dass die Stadt Heidelberg verpflichtet ist, jedem Kind der genannten Altersgruppe in einer Kindertagesstätte im Stadtgebiet einen Platz anzubieten. Anspruch auf einen Kindergartenplatz in ei-

nem bestimmten Stadtteil besteht allerdings nicht. Die Stadt Heidelberg ist jedoch gemeinsam mit den freien Trägern bemüht, möglichst vielen Kindern einen Platz in Wohnortnähe anzubieten.

In den Stadtteilen **Weststadt** und **Südstadt** ist der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz abgesichert. Der Umfang des Angebotes für diese Altersgruppe ist in den beiden Stadtteilen unterschiedlich.

Mit einer (statistischen) Versorgungsquote von 106% liegt die **Weststadt** mit an der Spitze im Stadtgebiet. Diese gute Versorgungsquote ist auf das Platzangebot der neuen Kindertagesstätte Philipp-Reis-Straße (die im Rahmen des Neubauprojekts "Alte Stadtgärtnerei" entstand) zurückzuführen. Seit 1.10.1999 werden hier 16 Kindergartenplätze und 20 Tagheimplätze vorgehalten.

In der **Südstadt** wird rein rechnerisch nur eine Versorgungsquote von 66% erreicht. Die Realität sieht anders aus: Über 10% der angebotenen Plätze sind gegenwärtig nicht belegt, so dass man davon ausgehen muss, dass Kindergärten in den benachbarten Stadtteilen aufgesucht werden.

Betreuungsangebote für Schulkinder

Die Zahl der Hortplätze für Kinder von 6 bis 12 Jahren ist in der **Weststadt** in den letzten fünf Jahren nahezu unverändert geblieben. Im Schuljahr 1999 / 2000 werden in den beiden städtischen Einrichtungen, in der Blumenstraße und der Gaisbergstraße 48 Hortplätze angeboten. Das Kernzeitbetreuungsangebot (von 7.30 Uhr bis 13.00 Uhr) hat sich dagegen deutlich ausgedehnt. In der Landhausschule werden 73 Kinder in vier Kernzeitgruppen betreut¹⁾. In der Pestalozzischule²⁾ werden weiterhin 35 Plätze verteilt auf zwei Kernzeitgruppen vorgehalten. In der **Südstadt** bietet darüber hinaus der Montessori e. V. 22 Hortplätze an, die alle belegt sind.

1) Vgl. Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt, Teil 1, a.a.O., S. 57ff. Angebot 1995: 50 Plätze in drei Kernzeitgruppen.

2) Die Pestalozzischule liegt zwar in der Weststadt, Haupteinzugsgebiet ist jedoch die Südstadt.



Landhausschule Blumenstraße

Mit dem Schuljahr 2000/2001 wurde auch in Heidelberg – infolge des Erlasses des Landes Baden-Württemberg - die "**Verlässliche Grundschule**" eingeführt. Durch städtische Initiative geht das Betreuungsangebot weit über das des Landes hinaus (vgl. hierzu **Kapitel 9.5**). Die Weiterentwicklung der Betreuungsangebote für Schulkinder wird hier verankert. Generell gilt, dass alle Betreuungsformen – wie Kernzeit, Hort oder Verlässliche Grundschule - in einer gesamtstädtischen Planung abgestimmt sein müssen und sich die einzelnen Betreuungsformen gegenseitig ergänzen sollten.

9.3 Jugendhilfe

Aus Sicht der Jugendhilfe können die Weststadt und die Südstadt aufgrund ihrer weitgehend intakten Sozialstruktur als eher unauffällige Stadtteile bezeichnet werden.

Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sind im Hinblick auf die Gestaltung ihres Spiel- und Lebensraumes "Stadt" in den letzten Jahren zunehmend zum Gegenstand der öffentlichen Diskussion geworden. Die Wohnsituation von Kindern und Jugendlichen, die Quantität und Qualität von Spiel- und Freiräumen sowie die verkehrlichen Verhältnisse im städtischen Lebensraum haben erhebliche Auswirkungen auf die physische und psychische Entwicklung der jungen Menschen.

Dies ist ein Zusammenhang, der auch in der Gesetzgebung seinen Niederschlag findet: Das Kinder- und Jugendhilfegesetz verpflichtet die Jugendhilfe dazu beizutragen, "positive Lebensbedingungen für junge Menschen

und ihre Familien sowie eine familien- und kinderfreundliche Umwelt zu erhalten oder zu schaffen" (§1, Abs. 4 KJHG).

Vor diesem Hintergrund befassen sich Fachleute aus den Bereichen Pädagogik, Stadtplanung, Architektur und Landschaftsplanung zunehmend mit den Bedürfnissen der jungen Menschen, versuchen in ihren jeweiligen Arbeitsbereichen den Weg zu einer "kinder- und jugendfreundlichen Stadt" zu finden. Ein Weg, der überall dort besonders großer Anstrengungen bedarf, wo Bedürfnisse von jungen Menschen im Interessenkonflikt zu anderen Gruppen der Bevölkerung stehen.

Um positiv auf die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen einzuwirken, muss den jungen Menschen in vielfacher Hinsicht mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Einerseits geht es darum, mehr öffentliche Räume (Straßen, Plätze, Freiflächen) für Kinder und Jugendliche zugänglich und nutzbar zu machen, andererseits müssen die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen aber auch insgesamt in die soziale Gestaltung des Stadtteils einfließen.

Um dies zu erreichen, ist eine stärkere Berücksichtigung der Interessen und Belange von Kindern und Jugendlichen in der Stadtplanung und -entwicklung anzustreben. Dabei stehen die folgenden fachlichen Zielvorstellungen im Vordergrund, die denen der Gesamtstadt entsprechen:

- Junge Menschen in ihrer Entwicklung fördern, Eltern unterstützen und dazu beitragen, positive Lebensbedingungen für junge Menschen und ihre Familien sowie eine kinder- und familienfreundliche Umwelt zu erhalten oder zu schaffen.
- Aufbau einer präventiven Jugendhilfe, die sich an der Lebenswelt und den Bedürfnissen der jungen Menschen orientiert.
- In den Kindertageseinrichtungen soll die Entwicklung des Kindes zu einer eigenverantwortlichen und gemeinschaftsfähigen Persönlichkeit gefördert werden. Das Leistungsangebot soll sich pädagogisch und organisatorisch an den Bedürfnissen der Kinder und ihrer Familien orientieren.

- Berücksichtigung der besonderen Interessen von Kindern und Jugendlichen bei allen städtischen Planungen: Stadtplanung, Verkehr, Spielflächen, Grünflächen, Schulraumplanung, Stadtentwicklung etc.
- Ausbau und inhaltliche Weiterentwicklung der Angebote offener und verbandlicher Kinder- und Jugendarbeit.
- Hilfe zur Erziehung ist zu leisten, wenn eine dem Wohl des Kindes oder des Jugendlichen entsprechende Erziehung nicht gewährleistet ist und die Hilfe für seine Entwicklung geeignet oder notwendig ist. Dabei soll das engere soziale Umfeld des Kindes oder des Jugendlichen einbezogen werden.
- Stärkere Vernetzung bestehender Angebote und Einrichtungen, insbesondere zwischen Jugendhilfe und Schule.

9.3.1 Freizeitmöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche in der Weststadt und der Südstadt

Die Jugendarbeit soll an den Interessen der jungen Menschen anknüpfen, von ihnen mitbestimmt und mitgestaltet sein, zur Selbstbestimmung befähigen sowie zur gesellschaftlichen Mitverantwortung und zu sozialem Engagement anregen und hinführen.

Gesellschaftliche Veränderungen und daraus resultierende Problembereiche, wie Suchtgefährdung, Delinquenz, mangelnde Unterstützung durch die Familie, fehlende Ausbildungsplätze, drohende Arbeitslosigkeit und damit oftmals verbundene fehlende Zukunftsperspektiven sind Themen, mit denen sich auch die offene Jugendarbeit auseinandersetzen muss. Vor deren Hintergrund ist gemeinsam mit den Betroffenen eine differenzierte Angebotsstruktur der Kinder- und Jugendarbeit zu entwickeln.

Haus der Jugend

Das "Haus der Jugend" in der Weststadt (Römerstr. 87) ist die größte Jugendfreizeitstätte Heidelbergs. Sie bietet eine große Bandbreite an Veranstaltungen, angefangen von Musik und Tanz über ökologische und naturpädagogische Freizeit- und Bildungsangebote bis hin zur Welt der Neuen Medien.



Haus der Jugend - Römerstraße

Die Angebote werden gesamtstädtisch gut angenommen.

Gemäß den Vorgaben des KJHG richten sich Angebote der offenen Kinder- und Jugendarbeit gleichermaßen an Mädchen und Jungen. Mit den vom Haus der Jugend gewählten Schwerpunkten Tanz und Ökologie ist gewährleistet, dass ein hoher Mädchenanteil die Angebote der Einrichtung wahrnimmt.

Im Herbst 1995 wurde im Nebengebäude des Hauses der Jugend die "**Ökologische Forschungsstation für Kinder**" eröffnet. Sie setzt sich aus fünf Schwerpunktbereichen zusammen:

- Forschungslabor
- Malwerkstatt
- Bibliothek
- Außengelände mit Erlebnisgarten
- Exkursionen.

Das Angebot für Kinder zwischen 6 und 12 Jahren, für Schulklassen und Eltern ist jahreszeitlich unterschiedlich ausgerichtet. Dieses naturpädagogische Angebot wird sehr gut angenommen und ist eine wesentliche Erweiterung des Freizeit- und Bildungsangebotes sowohl für die angrenzenden Stadtteile als auch für die Gesamtstadt.

Im Vordergrund der Arbeit der ökologischen Forschungsstation steht einerseits die primäre Naturerfahrung und –beobachtung, andererseits die Vermittlung sozialer Kompetenzen, zum Beispiel die Zusammenarbeit der Kinder untereinander, gegenseitige Rücksichtnahme, Mitspracherecht, Mitgestaltungs- und Mitbestimmungsmöglichkeiten bei Pro-



Skateboardanlage beim Haus der Jugend

jekten, Förderung der eigenen Kreativität und des eigenverantwortlichen Handelns.

Im Herbst 1999 wurde im Haus der Jugend eine **Computerwerkstatt** eingerichtet. Damit wurde dem Wunsch und den Interessen der Kinder und Jugendlichen Rechnung getragen, sich mit diesen zum Alltag gehörenden Medien auseinanderzusetzen.

Das alle zwei Jahre stattfindende Sommerferienprogramm **HeidelYork**, das dieses Jahr zum achten Mal lief, ist längst Kult. Aufgrund der starken Nachfrage aus Heidelberg und dem Umland musste die Teilnahme erstmals auf 420 Kinder begrenzt werden. Die Kinder können hier, unter der Betreuung des Heidelberger Kulturfensters e.V. und 65 Helfern aus ganz Europa, die vielseitigen Facetten von Stadtleben spielen und dabei zugleich auch ein Stück Demokratie lernen. Die Kinderstadt wird großzügig gesponsert.

9.3.2 Ergebnisse der Jugendbefragung¹⁾ für die Stadtteile Weststadt und Südstadt

Im Sommer 1997 führte die Stadt Heidelberg im Rahmen der Jugendhilfeplanung an allen Heidelberger Schulen eine Befragung von Jugendlichen zwischen 12 und 18 Jahren durch. Über 6.000 junge Menschen, darunter 297 aus der Weststadt und 50 aus der Südstadt haben sich beteiligt. Sie wurden sowohl über ihre Interessen und Wünsche befragt als auch darüber, mit welchen Problemen sie konfrontiert sind und wo sie sich mehr Unterstützung wünschen.

Die vorliegenden umfangreichen und differenzierten Daten ermöglichen auch Auswertungen für die einzelnen Stadtteile²⁾. Die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse der Jugendbefragung sind für die Stadtteile Weststadt und Südstadt von besonderer Bedeutung. Auf dieser Grundlage sollen die stadtteilspezifischen Bedarfslagen bei der Gestaltung des Angebotes noch stärker berücksichtigt werden.

Wichtige Ergebnisse aus der Jugendbefragung

- Die Jugendlichen in den Stadtteilen **Weststadt** und **Südstadt** zeigen eine Tendenz, sich häufiger in der Innenstadt zu treffen. Straßen und Plätze im Stadtteil sind als regelmäßige Treffpunkte zumindest in der Südstadt weniger beliebt als bei den Jugendlichen im gesamtstädtischen Durchschnitt.
- Bei der Frage nach fehlenden Angeboten werden sowohl von den Jugendlichen der **Weststadt** als auch der **Südstadt** als die wichtigsten genannt:
 1. bessere Bus- und Bahnverbindungen, v.a. auch nach Mitternacht;
 2. mehr Räume für selbstorganisierte Feste;
 3. mehr Kneipen mit niedrigen Preisen;
 4. mehr (frei zugängliche) Sportplätze;
 5. mehr Treffpunkte im Freien.
- Besonders wichtig in der Freizeit ist den Jugendlichen beider Stadtteile "Freunde zu treffen" und "sich von der Schule / Arbeit zu erholen". Mit Abstand präferiert werden die Freizeitaktivitäten "Musik hören" und "Sport / Fitness / Skating". "Fernsehen / -Video" steht an dritter Stelle, wobei hier der Anteil in der Südstadt deutlich höher ist als in der Weststadt.
- Die Jugendlichen in der **Weststadt** sind aktiver und auch deutlich interessierter an sozialen und politischen Themen als die

1) Befragung von Jugendlichen in Heidelberg 1997 Abschlussbericht, Stadt Heidelberg und Universität Mannheim 1998.

2) Ebd. S. 68 – 74 sowie Anhang B Übersicht 1 – 20.

Jugendlichen in der Südstadt und in Heidelberg insgesamt.

- Andererseits engagieren sich nirgends so viele Jugendliche in einem oder mehreren Vereinen (ohne Sportvereine) wie in der **Südstadt**. Ein im gesamtstädtischen Vergleich besonders hohes Engagement der Südstädter Jugendlichen spiegelt sich auch bei der Frage nach den Interessensgebieten wider. Am häufigsten werden genannt: "freiwillige Schulveranstaltung", "etwas selbständig organisieren" und "Natur, Umwelt, Tierschutz". Dass dem Interesse auch Taten folgen, zeigt die Frage nach den früheren und jetzigen Aktivitäten. Auch hier fallen die Jugendlichen der Südstadt mit überdurchschnittlichem Engagement auf, wobei die mit Abstand stärkste Aktivität auf "freiwillige Schulveranstaltungen" entfällt. Natürlich spielen hier die großen Schulstandorte in der Weststadt und der Südstadt mit eine Rolle.
- Die Mädchen in beiden Stadtteilen sind interessierter und aktiver als die Jungen.
- Das in der Weststadt gelegene Jugendzentrum "Haus der Jugend" wird von den Jugendlichen im Stadtteil **Weststadt** etwas häufiger als regelmäßiger Treffpunkt genannt als im gesamtstädtischen Vergleich (räumliche Nähe).

Schlussfolgerungen aus der Jugendbefragung

Für die Einrichtungen in den Stadtteilen Südstadt und Weststadt, die mit Jugendlichen arbeiten, lassen sich vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ableiten:

- Die unterschiedlichen Interessen und Aktivitäten von Jungen und insbesondere Mädchen sollten bei allen Angeboten berücksichtigt werden.
- Das Thema "Räume jeglicher Art" spielt für Jugendliche in den beiden Stadtteilen offensichtlich eine wichtige Rolle. Institutionen und Einrichtungen, die für und mit Jugendlichen arbeiten, sollen im Rahmen

ihrer Möglichkeiten die vorhandenen Räume Jugendlichen als Treffpunkte anbieten.

- Bei der Entwicklung bedarfsgerechter Angebote für Jugendliche spielt die Verbesserung der Verkehrsanbindung eine wichtige Rolle. Bei mehr als der Hälfte der Jugendlichen fehlen Busse und Bahnen nach Mitternacht. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, das ÖPNV-Angebot auch an den Mobilitätsbedürfnissen der "Zielgruppe Jugendliche" zu orientieren.

9.4 Spielplätze

Qualitative und quantitative Angebotsverbesserungen nötig

Entsprechend dem (statistisch) festgestellten Spielflächendefizit von etwa 9.500 m² in der **Weststadt** und rund 3.300 m² in der **Südstadt** wäre prinzipiell auch in beiden Stadtteilen die Ausweisung von zusätzlichen Spielplatzarealen notwendig. Die Stadtteile liegen in der Rangfolge des Grades an Unterversorgung stadtweit nicht im vorderen Bereich¹⁾. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass auch eine teilweise Realisierung des Spielflächenkonzeptes derzeit nur unter Berücksichtigung der Finanzsituation der Stadt Heidelberg erfolgen kann.

Gerade in der **Südstadt** bieten sich auch Spiel- und Erlebnismöglichkeiten in der Natur (Hang- und Waldbereich) sowie in privaten Gartenbereichen als Alternative zum ausgewiesenen Angebot.



Spielplatz Dantestraße

1) Vgl. Stadt Heidelberg, Spielflächenkonzept – Teil 1, 1993. Die Weststadt liegt an sechster, die Südstadt an zehnter Stelle von 14 Stadtteilen.

Verkehrsberuhigte Zonen und Plätze bieten in der Weststadt Spielnischen, die in der statistischen Bilanz nicht erscheinen.

Langfristiges Ziel ist es dennoch, ein ausreichendes, abwechslungsreiches und pädagogisch hochwertiges Spielplatzangebot in der Weststadt und Südstadt zu schaffen, das die Bedürfnisse von Mädchen und Jungen in allen Altersgruppen aufgreift. Verlorengangene Natur- und Straßenräume sollen als Spielareale für Kinder wiedergewonnen werden. Nicht alles muss durchgestaltet sein. Nützlich sind hier auch die Erfahrungen, die das Kinder- und Jugendamt und die Kinderbeauftragten mit einbringen.

Kurz- und mittelfristig gilt es vor allem, die bestehenden Spielplätze zu pflegen und zu erhalten sowie in ihrer pädagogischen Wertigkeit zu erhöhen. Natürlich werden auch hier die Erfahrungen, die das Kinder- und Jugendamt und die Kinderbeauftragte mit einbringen, berücksichtigt.

Bei der Planung und Umgestaltung von Spielflächen durch das Landschaftsamt werden die betroffenen Kinder und Jugendlichen in den Planungsprozess eingebunden. Dies geschieht über das Kinder- und Jugendamt, die Kinderbeauftragten, Schulen oder Elterninitiativen, von Eltern oder Kindern / Jugendlichen. Bei diesem Beteiligungsprozess können Mädchen und Jungen gleichberechtigt ihre Ansprüche an den Raum vorbringen.

9.5 Schulen

In der Weststadt und der Südstadt sind ein Viertel aller Heidelberger Schülerinnen und Schüler (ca. 4.500) untergebracht. Diese konzentrieren sich überwiegend auf die Berufsschulzentren mit den kaufmännischen Berufen, das Helmholtz-Gymnasium, die Pestalozzi- und die Landhausschule sowie als Privatschule das Englische Institut.

Montessori-Schule auf der Suche nach neuen Räumen

In der erst im Oktober 1996 mit zunächst nur 12 Schülerinnen und Schülern in der Südstadt in der Turnerstraße 133 neu eröffneten,



Montessori-Grundschule in der Turnerstraße

privaten Montessori-Grundschule werden inzwischen (Sommer 2000) 24 Grundschülerinnen und Grundschüler in einer altersgemischten Gruppe von 1,5 Lehrstellen unterrichtet. Im selben Haus unterhält der Montessori-Verein einen eigenen Kindergarten mit derzeit 21 Plätzen. Schwerpunkt beider Einrichtungen ist die Montessori-Pädagogik (Beschäftigung mit bestimmten Materialien).

Nach drei Jahren Bewährungszeit hat das Land Baden-Württemberg die Montessori-Schule und den Kindergarten endgültig anerkannt. Damit stehen auch die staatlichen Fördermittel auf einem sicheren Fundament. Langfristig wird eine Erweiterung des Kindergartens von 21 auf 36 Kinder und der Schule von derzeit 24 auf rund 100 Kinder angestrebt. Damit verbunden ist die Suche nach neuen Räumen.

Künftige Schülerzahlentwicklung

Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Schülerzahlen ist in der Pestalozzischule künftig mit Raumproblemen zu rechnen. Die vorhandenen Räume sind für den derzeitigen Bedarf ausreichend. Die Raumanforderungen der kaufmännischen Berufsschulen werden zusammen mit dem Oberschulamt überprüft. Bei möglichen Baumaßnahmen soll der Handlungsbedarf mit der Pestalozzischule abgestimmt werden.

Die für die Einführung der Verlässlichen Grundschule und des erweiterten Betreuungsangebotes im Grundschulbereich erforderlichen Räume konnten bereitgestellt werden.

Verlässliche Grundschule

Mit der Realisierung der "Verlässlichen Grundschule" zum Schuljahr 2000/2001 wird die Kernzeitbetreuung in ihrer bisherigen Form wegfallen.¹⁾ Während die Kernzeitbetreuung sich bisher überwiegend an Grundschülerinnen und Grundschüler der Klassenstufen 1 und 2 gerichtet hat, wird die "Verlässliche Grundschule" künftig alle Kinder im Grundschulalter umfassen. Damit wird sich der Betreuungsbedarf insgesamt erhöhen.

Ziel der vom Land Baden-Württemberg vorgeschriebenen Einführung der "Verlässlichen Grundschule"²⁾ ist es, einen verlässlichen Schulvormittag anzubieten, der aus Unterrichtszeit (einschließlich der Pausen) auf der Grundlage eines optimierten Stundenplans und gegebenenfalls einer ergänzenden bedarfsorientierten Betreuungszeit von insgesamt 5 1/2 Stunden am Vormittag besteht (z.B. von 7.30 bis 13.00 Uhr). Die Regelungskompetenz dafür liegt beim Land.

Zur Ermittlung des genauen Bedarfs an Betreuungsangeboten wurden im März 2000 über 4.500 Eltern an 17 Heidelberger Schulen befragt nach:

- der bisherigen Betreuung
- dem Betreuungsangebot vor der Schule
- dem Angebot nach der Schule
- dem Betreuungsbedarf in den Ferien
- dem Bedarf nach einem Mittagessen.

Entsprechend den – zum Teil auch stadtteilspezifischen – Befragungsergebnissen sowie den Anregungen aus der Arbeitsgruppe konnte in Heidelberg ein bedarfsgerechtes Angebot konzipiert werden. An der verlässlichen Grundschule und dem darüber hinausgehenden Betreuungsangebot nehmen zur Zeit insgesamt 58 Kinder der Pestalozzische und 97 Kinder der Landhausschule teil.

Heidelberger Weg: Flexibles Modulsystem zur Gruppenbetreuung³⁾

In einem flexibel auf die unterschiedlichen Ansprüche reagierenden "**Modulsystem**" können die Eltern gegen Entgelt zukünftig an allen Heidelberger Grundschulen zwischen sieben Angebotsformen wählen. Die Betreu-

ungszeit reicht dabei von 7.30 Uhr bis maximal 15.00 Uhr. Der Bedarf an einer Tagesbetreuung (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr und 12.00 Uhr bis 16.30 Uhr bzw. 17.00 Uhr) einschließlich einer Ganztagesbetreuung in der unterrichtsfreien Zeit (Schulferien), soll in erster Linie wie bisher durch die Horte abgedeckt werden (siehe Kapitel 9.2).

Der in der Kernzeitbetreuung erfahrene Träger päd-aktiv hat seit dem Schuljahr 2000/2001 diese neuen außerschulischen (vom Land nicht finanzierten) Betreuungsangebote übernommen.⁴⁾

Sanierung der Schulgebäude

Wie in Teil 1 der Stadtteilrahmenplanung bereits erwähnt, weisen alle fünf Schulen der Weststadt und der Südstadt zum Teil erhebliche bauliche Mängel auf⁵⁾. In den vergangenen fünf Jahren wurde schon einiges verbessert, weitere Sanierungen stehen noch an:

- Die Fassade des **Helmholtz-Gymnasiums** (mit Turnhalle) wurde von ca. 1995 bis 1999 für insgesamt 4,4 Mio. DM komplett saniert, einschließlich Wärmedämmung (Betonanierung) und neuen Fenstern. Weiterhin werden seit Pfingsten sämtliche Heizleitungen (im Boden) ersetzt. Da der allgemeine Schulbetrieb weitergeht und demzufolge die geräuschintensiven Arbeiten in den Nachmittags, den Abend und die schulfreie Zeit (Ferien) gelegt sind, ist mit

1) Vgl. DS 246/2000 vom 30.05.2000: Verlässliche Grundschule - Außerschulische Betreuungsangebote für Grundschulkinder in Heidelberg, Beschluss des Gemeinderats vom 29.06.2000.

2) Verlässliche Grundschule, Außerschulische Betreuungsangebote für Grundschulkinder in Heidelberg, Bedarfsermittlung für Betreuungsangebote, Auswertungsbericht, Stadt Heidelberg, 2000.

3) Vgl. DS 246/2000, a.a.O. Hier werden die genauen Betreuungsangebote – welche Leistungen zu welchem Preis – aufgeführt

4) Die Stadt und päd-aktiv haben sich darauf verständigt, dass in der Zeit von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr und von 12.00 Uhr bis 13.00 Uhr eine Gruppe aus zwanzig Kindern und einer Fachkraft besteht. In der Zeit von 13.00 – 15.00 Uhr beinhaltet die Betreuung auch ein Mittagessen und Hausaufgabenhilfe. Entsprechend intensiver ist die Betreuung, weshalb dann eine Gruppe aus zwanzig Kindern und zwei Fachkräften besteht.

5) Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, a.a.O., S.66 – 67.

einer Bauzeit von ca. zwei Jahren (d.h. bis ca. Mitte 2002) und Baukosten von insgesamt ca. 1,1 Mio. DM zu rechnen.

- Die Heizungsanlage der **Willy-Hellpach-Schule** wurde inzwischen erneuert. Eine Sanierung des Flachdaches mit Wärmedämmung ist für 2001 vorgesehen.
- Die undichten Stellen im Dach der **Pestalozzischule** sind beseitigt worden. Einfachverglaste Fenster führen auch hier zu einer nicht ausreichenden Wärmedämmung. Aus Kostengründen werden sie jedoch nur dann ausgetauscht, wenn sie kaputt gehen.
- Das Dach der **Landhausschule** soll in den kommenden Jahren einer intensiven Überprüfung unterzogen werden. Auch die Wärmedämmung ist zu verbessern, da teilweise noch einfachverglaste Fenster vorhanden sind. Weitere wesentliche Bauunterhaltungsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Die Regelung der Heizung wird noch im Jahr 2000 erneuert. Die Heizzentrale selbst wird im Jahr 2001 ausgetauscht.



Willy-Hellpach-Schule



Julius-Springer-Schule

- Die Fenster und die Fassaden - an letzteren zeigen sich fortgeschrittene Schäden am Beton - der **Julius-Springer-Schule** werden im Jahr 2001 saniert.

9.6 Ergebnisse der Workshops¹⁾

Neben den allgemein formulierten Maßnahmenvorschlägen der Arbeitsgruppe Kinder – Jugendliche verbergen sich viele, zum Teil sehr detaillierte Einzelvorschläge. Die nach Punkten bewerteten Maßnahmen werden deshalb nachfolgend in der Reihenfolge ihrer Gewichtung dargestellt.

Sichere Wege für Kinder und Jugendliche zu den jeweiligen Einrichtungen

- Fußgängerampel in der Rohrbacher Straße "Fußgängerfreundlich" schalten;
- Ampelanlage in der Rohrbacher Straße/ Zähringerstraße installieren;
- Anbringung zumindest eines Zebrastreifens in der Gaisbergstraße Höhe Kindertagesstätte, in der Rheinstraße Höhe Kindertagesstätte und Englisches Institut sowie in der Sickingenstraße.
- Bessere und sichere Erreichbarkeit des Hauses der Jugend, z. B. durch einen Überweg über die stillgelegte Bahntrasse. Dies wurde als Maßnahme in drei weiteren Arbeitsgruppen entwickelt (Vgl. Kapitel 7.5).

Spielangebote, Spielflächen für Kinder

- Wasserspielplatz beispielsweise auf dem Wilhelmsplatz;
- Berücksichtigung von Mädchenspielbereichen auf dem Spielplatz in der Turnerstraße;
- Mehr Wiesenfläche statt Sträucher auf den Spielplätzen in der Dantestraße oder Häuserstraße;
- Neugestaltung des Spielplatzes in der Zähringerstraße;

1) Quelle: "Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000" Hrsg. Stadt Heidelberg, April 2000.

- Neuer Spielplatz im Eselsgrund;
- Attraktiver und sicherer Spielplatz im Bereich der Pestalozzischule;
- Öffnung der Grünflächen um die Christus- und Bonifatiuskirche.

Ganztagesbetreuung für Kinder von 0 – 12 Jahre

Hier geht es insbesondere um mehr Ganztagesbetreuungsplätze für Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter in beiden Stadtteilen. Der Forderung nach einer Befragung der Eltern zur Bedarfsermittlung wurde im Rahmen der Einführung der "Verlässlichen Grundschule" bereits entsprochen (vgl. Kapitel 9.5).

Begegnungs- und Kommunikationsräume für Jugendliche

- Barrierefreie Begegnungsmöglichkeiten für Jugendliche im direkten Wohnumfeld schaffen;
- Offene Abende im Markushaus;
- Internet-Café für Jugendliche im evangelischen Jugendwerk;
- Räume für selbstorganisierte Parties, z.B. im evangelischen Jugendwerk.

Trennung von Rad- und Fußgängerwegen

Diese Forderung bezieht sich insbesondere auf den Bereich vom Alois-Link-Platz / Steigerweg über die Rohrbacher Straße – Franz-Knauff-Straße – bis zur Verlängerung der Liebermannstraße. Hier geht es insbesondere um die Verbesserung der Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger, aber auch um eine bessere Ausgestaltung der Radwege.

Angebote "draußen" für Jugendliche

- Bau einer Grillhütte auf dem Gaisberg am Waldrand;
- Bau einer Skateboard-Anlage im Bereich der Montpellierbrücke oder Fina-Tankstelle;
- Umgestaltung des Wilhelmsplatzes zur Begegnungsmöglichkeit für Jugendliche mit Streetball, Streethockey und Tischen;

- Außenanlagen des Helmholtz-Gymnasiums ausschließlich für die Nutzung durch Kinder und Jugendliche reservieren.

Kriminalprävention für Jugendliche

- Präventionsarbeit z. B. gegen Gewalt und Sucht an Schulen, Begegnungs- und Kommunikationsstätten (Haus der Jugend);
- Kooperation zwischen Schulen, Polizei, Stadt Heidelberg;
- Stärkere Vernetzung der bisherigen Aktivitäten zur Schaffung von Ganzjahresprogrammen/-angeboten.

Diese Maßnahme wurde in der Arbeitsgruppe selbst am höchsten gewichtet, in der abschließenden Bewertung im Plenum aber nachrangig eingeordnet.

10. Altwerden in der Weststadt/Südstadt

10.1 Altenhilfestruktur und Seniorenwohnen

Die Zahl der Menschen über 64 Jahre hat sich in der Weststadt seit der Veröffentlichung des Stadtteilrahmenplans, Teil 1 (1995)¹⁾ um ca. 200 auf knapp 1.440 verringert²⁾. Damit hat die Weststadt nach der Altstadt mit 12,5 % den geringsten Anteil an älteren Menschen in Heidelberg (15,8 %).

Auch in der Südstadt hat sich die Zahl der Personen über 64 Jahre³⁾ (ohne die Amerikaner) um rund 80 auf etwa 730 verringert. Dennoch ist der Anteil älterer Menschen in der Südstadt mit 19,1 % nach dem Boxberg und dem Pfaffengrund der dritthöchste in der Gesamtstadt.

Das bereits 1995⁴⁾ gute Versorgungsangebot für ältere Menschen mit Schwerpunkt in der Weststadt hat sich seitdem in beiden Stadtteilen weiter verbessert. Nachfolgend werden die neu hinzugekommenen Angebote vorgestellt.

Ziel der Altenarbeit in der Weststadt und der Südstadt ist es, das insgesamt überdurchschnittlich hohe Niveau der Altenarbeit wie auch die gute Kooperation aller in der Senioren/innenarbeit zu erhalten.

Selbstständige Lebensführung bis ins hohe Alter sichern

Ein großer Anteil der alten Menschen ist willens und in der Lage, selbstbestimmt und kompetent den dritten Lebensabschnitt zu gestalten. Dabei ist der Verbleib in der vertrauten Umgebung und die Beibehaltung der sozialen Bindung mitentscheidend. Ziel der Stadt ist es, eine eigenständige Lebensführung der älteren Menschen durch organisierte, im unmittelbaren Lebensbereich vorgehaltene Angebote zu fördern und zu sichern⁵⁾.

Für ältere Menschen ist nicht nur das Angebot der Altenhilfestruktur im Stadtteil wichtig. Vor allem die Lage der Wohnung zu

Einkaufsmöglichkeiten, wohnungsnahen Dienstleistungen, zur ärztlichen Versorgung, kulturellen Einrichtungen oder zum öffentlichen Verkehrsnetz etc. ist für die Lebensqualität von Bedeutung. Wichtig ist hierbei auch eine gute, fußläufige und behindertengerechte Erreichbarkeit. Die Wegebeziehungen innerhalb des Stadtteils wie auch zu den jeweils angrenzenden Nachbarstadtteilen Bergheim und Rohrbach sind daraufhin zu überprüfen.

Betreutes Wohnen

Gerade das Angebot an betreuten Wohnungen unterstützt die von den meisten älteren Menschen bevorzugte selbstständige Lebensführung im Alter. Es gibt ihnen gleichzeitig das Gefühl der Sicherheit, in bestimmten Lebenssituationen oder in Notfällen Hilfe zu erhalten. Außerdem kann das Betreute Wohnen zum Verbleib in vertrauter Umgebung und zur Aufrechterhaltung von nachbarschaftlichen Beziehungen beitragen.

Die Nachfrage nach altengerechten, betreuten Wohnungen wird, entsprechend der Zunahme der Älteren, auch in der Weststadt und der Südstadt weiter steigen. Die Wohnungen müssen nicht immer in gesonderten Objekten konzentriert werden. Der Verein "Selbstständig Wohnen Heidelberg e.V" schlägt vor, dass auch einzelne Mietparteien mit einem Betreuungsträger kooperieren können und so der Vorteil der kleinräumigen Versorgung im Stadtteil erhalten bleibt⁶⁾. Dafür müssen künftig auch im Wohnungsbe-

1) Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Bestandsaufnahme, Bewertung und Prognose, Heidelberg, 1995, S. 16

2) Statistisches Datenblatt Weststadt, Weststadt auf einen Blick 1999, Stand: 31.12.1999.

3) Statistisches Datenblatt Südstadt, Südstadt auf einen Blick 1999, Stand: 31.12.1999.

4) Siehe Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Teil 1, a.a.O., S. 68 ff.

5) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 Leitlinien und Ziele, Zielbereich Soziales, Stadt Heidelberg, 1997.

6) Alter(n) in Heidelberg – 15 Fragen – 15 Antworten, Stadt Heidelberg, Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, Juli 1993, S. 132

stand vermehrt altengerechte Wohnungen geschaffen werden. Zu denken wäre dabei auch an Wohnungen der Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften. In der Weststadt und Südstadt gibt es bereits einige Beispiele für Betreutes Wohnen.

Betreutes Wohnen im Neubau: "Alte Stadtgärtnerei"

Mit dem Neubauprojekt auf dem Gelände der ehemaligen Stadtgärtnerei wurde ein neues Angebot an betreutem Wohnen in der Weststadt geschaffen. Alle Erdgeschosswohnungen der von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GGH in der Philipp-Reis-Straße errichteten Gebäude sind barrierefrei, teilweise rollstuhlgerecht. Im Objekt befindet sich eine Pflegeambulanz der Betreuung und Pflege, die "Pflege Aktiv". Die Wohnungen können von der GGH gemietet oder gekauft werden. Teilweise ist die Vorlage eines Wohnberechtigungsscheines erforderlich.

Betreutes Wohnen im Altbau: "Landfriedstift"

Das "Landfried'sche Bürgerstift" in der Dantestrasse 7 in der Weststadt feierte am 29.10.1999 seinen 100sten Geburtstag¹⁾. 1899 als Wohnstift für 14 Frauen eröffnet, die nach dem Willen der Stifterin Emma Landfried die Chance haben sollten, einen Lebensabend selbstständig in Würde zu erleben, sind es nach dem Umbau 1995 jetzt wieder 14 Frauen, die selbstständig im "Betreuten Wohnen" zur Miete leben²⁾.

Alle Wohnungen haben eine Direktleitung zur Notrufzentrale. Damit ist gewährleistet, dass schnelle Hilfe im Notfall zur Verfügung steht.



Landfried'sches Bürgerstift Dantestraße



Diakonische Hausgemeinschaft

Diakonische Hausgemeinschaft e.V. Südstadt

In der seit Juni 1998 bestehenden kleinen Wohngruppe in einem schwellenfrei zugänglichen, gemieteten Haus in der Veit-Stoß-Straße (ehemaliges Pfarrhaus der Ev. Markuskirche) wohnen junge, alte und behinderte Menschen gemeinsam. Ziel des Trägervereins ist eine solidarische Nachbarschaftshilfe. Sie ist deshalb bewusst nicht zielgruppenspezifisch. Das Haus in der Südstadt ist Treffpunkt für Menschen in ganz unterschiedlichen Lebenslagen, die gemeinsam Lebensräume gestalten und sich an diesem Netzwerk guter Nachbarschaft beteiligen wollen. Dazu gehört u.a. Car-Sharing, gemeinsames Kochen, Freizeitaktivitäten, Nutzung des großen Raumangebots sowie Vielfalt der Kontakte. In Zusammenarbeit mit den Kirchengemeinden werden u.a. Konzerte, Vorträge, Hausmusik, Gesprächsabende oder kreatives Schaffen angeboten.

Das Vereinsbüro ist Koordinationsstelle für die Vermittlung von professionellen und ehrenamtlichen Diensten, damit auch für Menschen mit Behinderungen ein Leben mitten in der Gesellschaft möglich wird.

Ein konkretes mittelfristiges Ziel ist die Eröffnung eines Cafés als Treffpunkt für Jung und Alt im Stadtteil. Betrieben werden sollte es von einem gemeinnützigen Verein oder einer Beschäftigungsinitiative. Dieses Ziel wur-

- 1) Stadt Heidelberg (Hg.): Das Landfried'sche Bürgerstift 1899-1999. Zum hundertjährigen Bestehen - eine Festschrift, Heidelberg, 1999.
- 2) Die Vermietung erfolgt über die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz (GGH).

de auch in den beiden Workshops genannt (vgl. Kapitel 10.2).

Seniorenzentrum Weststadt

Im Erdgeschoss der Dantestraße 7 befindet sich seit 1990 das unter städtischer Leitung stehende Seniorenzentrum Weststadt. Es bietet sein Programm und seine Serviceleistungen, unter anderem einen Mittagstisch, allen älteren Bewohnerinnen und Bewohnern des Landfried'schen Bürgerstifts sowie der Weststadt und der benachbarten Südstadt an. Die komplette Angebotspalette – einschließlich anstehender Feste – steht auch im vierteljährlich erscheinenden "Seniorenjournal" (s.u.). Neben zwei hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und einigen freien Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (für spezielle Kurse etc.) sind im Seniorenzentrum Weststadt 37 Personen ehrenamtlich tätig.

"Die Arbeit des Seniorenzentrums Weststadt ist in jeder Hinsicht als vorbildlich einzustufen. Vorschläge hinsichtlich neuer Ziele und Aufgaben ergeben sich nicht." ¹⁾

Informationsbroschüren führen durch die Vielfalt der Angebote für Ältere

• Senioren Stadtbuch Heidelberg

Ziel des "Senioren Stadtbuches"²⁾ ist es, Seniorinnen und Senioren umfassend über alle Angebote in der Gesamtstadt und den einzelnen Stadtteilen zu informieren.

• Quartiersnahe Altenhilfe

Gemeinsam mit dem "Senioren Stadtbuch" ist die Informationsbroschüre "Servi-



Portal des Seniorenzentrums in der Dantestraße

ceangebote in ihrer Nähe" erhältlich.³⁾ Übersichtlich, mit genauer Anschrift nach Stadtteilen gelistet, sind hier Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsangebote mit attraktiven Serviceleistungen für Ältere im Sinne einer "quartiersnahen Altenhilfe" aufgeführt. Dazu gehören z.B. die Anlieferung von Waren ins Haus bzw. Dienstleistungen, die zu Hause angeboten werden können (Krankengymnastik, Massage, Fußpflege, Friseur etc.).

• Seniorenjournal

Das vom Seniorenzentrum Weststadt herausgegebene "Seniorenjournal" informiert vierteljährlich und kostenlos über Angebote und Programmhinweise für und Aktivitäten von Seniorinnen und Senioren der Weststadt und der Südstadt. Das Journal ist im Seniorenzentrum Weststadt, an der Rathauspforte, beim Amt für soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, bei der Stadtbücherei, der Verbraucherberatung und dem AOK-Gesundheitszentrum, im St. Josefskrankenhaus und im Krankenhaus Bethanien sowie in verschiedenen Geschäften, Arztpraxen und Apotheken der Weststadt und der Südstadt erhältlich.

• Betreutes Wohnen und andere neue Wohnformen für Ältere

Im Rahmen des Modellprogramms "Selbstbestimmt Wohnen im Alter" wurde die informative Broschüre "Betreutes Wohnen und andere neue Wohnformen für Ältere in Heidelberg" herausgegeben⁴⁾, die, nach Stadtteilen geordnet, konkret die einzelnen Einrichtungen und Service-Leistungen vorstellt. In der Südstadt sind dies die "Diakonische Hausgemeinschaft e.V." und das "Geri-

1) Evaluation der Seniorenzentren - Ergebnisse der gerontologischen Untersuchung - Abschlussbericht an die Stadt Heidelberg, Hrsg.: Institut für Gerontologie der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, Mai 1999. Hier: Kapitel 8.4 Seniorenzentrum Weststadt/Südstadt, S. 47 - 49. Das Buch ist in jedem Seniorenzentrum der Stadt Heidelberg, bei der Akademie für Ältere in Bergheim.

2) Senioren Stadtbuch Heidelberg, Hrsg.: Stadt Heidelberg, Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, Heidelberg 1999. Die Beiträge zur Weststadt und Südstadt befinden sich auf den S. 229 - 247.

3) Hrsg.: Akademie für Ältere, Heidelberg Bergheim, August 1999.

4) Hrsg.: Akademie für Ältere, Stadt Heidelberg, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ), August 1999. Fortsetzung nächste Seite.



Krankenhaus Bethanien, Rohrbacher Straße

atrische Zentrum Bethanien“, in der Weststadt die "Alte Stadtgärtnerei" und das "Landfried'sche Bürgerstift"¹⁾.

10.2 Ergebnisse der Workshops²⁾

Die im Workshop genannten Entwicklungsziele und Maßnahmen der Arbeitsgruppe "Senioren - Soziales" spiegeln einen hohen Grad an Zufriedenheit mit den bestehenden Angeboten für Seniorinnen und Senioren wider. Es wurde kein Maßnahmenvorschlag zur Erweiterung oder Ergänzung von Seniorenangeboten entwickelt.

Die erarbeiteten Vorschläge beziehen sich vielmehr auf eine Verbesserung der Infrastruktur für das Stadtteileben und der Versorgungsmöglichkeiten sowie funktionaler Verknüpfungen. Nachfolgend sind die wichtigsten Maßnahmen, die teilweise auch in anderen Arbeitsgruppen erarbeitet wurden, genannt:

- Gestaltung und Nutzung des Markusplatzes und des Markushauses (Südstadt) als eine "integrative Begegnungsstätte" für alle Bürgerinnen und Bürger. Stadt, Kirche und Private sollten hierbei zusammenarbeiten. Vielfältige Ideen wurden für einen

Fortsetzung von Fußnote 4) vorige Seite: Die Broschüre ist direkt bei der Akademie für Ältere in Bergheim, in jedem Seniorenzentrum und auf Nachfrage in jedem Bürgeramt kostenlos erhältlich. Heidelberg ist eine von 12 Modellstädten im Bundesmodellprogramm "Selbstbestimmt Wohnen im Alter" (1998-2001) des BMFSFJ. Ein eigenes Projektbüro wurde bei der Akademie für Ältere eingerichtet.

1) Akademie für Ältere, Stadt Heidelberg, a.a.O. S. 29-33.

generationenübergreifenden Bürgertreff entwickelt: Intensivere Nutzung der bestehenden Räumlichkeiten und Angebote der Evangelischen Kirche, z. B. durch ein Servicebüro, Kulturcafé/Generationencafé, Einkaufsmöglichkeiten, Internetplätze, intergenerativer Aktionsraum, Car-Sharing sowie Marktstände / Wochenmarkt auf dem Markusplatz. Die Maßnahme wurde auch in den Arbeitsgruppen Kultur – Freizeit und Städtebau – Wohnen / Wohnumfeld entwickelt;

- Eine direkte Fußwegeverbindung zwischen der Weststadt und der Südstadt über die stillgelegte Bahnlinie zum Haus der Jugend und den Schulen (Franz-Marc-Straße; Liebermannstraße; Philipp-Otto-Runge-Straße). Hiervon würden neben den älteren Menschen vor allem auch die Jugendlichen sowie die Schülerinnen und Schüler "profitieren". Die Maßnahme wurde explizit auch von der Arbeitsgruppe "Kinder - Jugendliche" entwickelt (vgl. Kapitel 7.3 und 7.5);
- Reaktivierung und Ausbau des Marktes in der Südstadt auf dem Markusplatz (wurde auch in den Arbeitsgruppen Kultur – Freizeit und Arbeiten – Einkaufen genannt).

Weitere, in der Arbeitsgruppe erarbeitete Ziele und Maßnahmen waren:

- Verbesserung der Gehwege in beiden Stadtteilen, vor allem für RollstuhlfahrerInnen, z. B. Oberflächen ausgleichen, Randsteine absenken, Beleuchtung und Bestuhlung, letzteres im Interesse aller Älteren und Gehbehinderten;
- Verbesserung der Einkaufssituation in der inneren Weststadt, insbesondere Lebensmittel (v.a. Metzgerei);
- Verbesserung Zustand Häuserstraße;
- Bürgertreff Bahninsel für alle;
- Ausbau (S-Bahn-Haltepunkt) und Verbesserung des Nahverkehrs, v.a. abends und am Wochenende; Ergänzung durch Sammeltaxi; Einsatz "zeitgemäßer" Straßen-

2) Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, April 2000.

bahnzüge (keine Schwellen, genügende Breite, rollstuhlgerecht);

- Busverbindung Römerstraße – Czernyring;
- Möblierung der Weststadt mit Stehbänken¹⁾ und Bänken;
- Ausbau der Nachbarschaftshilfen, Öffentlichkeitsarbeit, engagierte Helfer.

Zwei Maßnahmen, die in anderen Arbeitsgruppen genannt wurden, sind auch für die Älteren der Weststadt / Südstadt interessant:

- Gestaltung des Wilhelmsplatzes als Treffpunkt mit nicht kommerziellem Café;
- Verkehrsberuhigung Rohrbacher-, Römer- und Sickingenstraße durch Baumpflanzungen und Überquerungshilfen.

1) Stehbänke sind speziell für ältere Menschen angenehm, da sie aus einer hohen Sitzposition sehr viel einfacher und zumeist ohne fremde Hilfe wieder aufstehen können.

11. Umweltfreundliche Weststadt/Südstadt

Umweltqualitätsziele

Die im Stadtentwicklungsplan¹⁾ genannten allgemeinen Umweltziele gelten auch für die Stadtteile Weststadt und Südstadt. Darüber hinaus gibt es stadtteilspezifische Ziele. Mittel- bis langfristig sollen insbesondere folgende Fachziele erreicht werden:

- Erhaltung der an die Stadtteile angrenzenden Außenbereiche als Klimaschutzräume und zur Naherholung;
- Erhalt und Aufwertung der vorhandenen Grünstrukturen innerhalb des Siedlungsbereichs;
- Ökologisch verträglicher Energieeinsatz bei der Sanierung von Häusern (inklusive Nachverdichtung) und Neubauvorhaben wie der Bahninsel;
- Senkung der Lärmbelastigung an Hauptverkehrsstraßen (B 3, Lessing- und Römerstraße).

Umweltbericht

Die Stadt Heidelberg bekennt sich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung im Sinne der Lokalen Agenda 21. Durch einen sparsamen Umgang mit den Ressourcen und nicht erneuerbaren Energien will sie auch zukünftigen Generationen ermöglichen, ihre materiellen Bedürfnisse zu befriedigen. Die Stadt unterzieht sich deshalb seit 1985 selbstkritisch einer Erfolgskontrolle: dem Umweltbericht. Der jüngste, vierte "Umweltbericht 1995 bis 1998" erschien im Juli 1998.²⁾ Darin wird eine Bilanz von allen Projekten und Maßnahmen vorgelegt, die vom Gemeinderat beschlossen wurden. Unter anderem werden folgende in der Weststadt realisierte Projekte im Umweltbericht vorgestellt³⁾ :

- Die inzwischen fertiggestellte Bebauung der Stadtgärtnerei als ein Projekt zur Reduzierung des Energiebedarfs;
- Energetisch vorbildliche Sanierung des Hauses des Handwerks;
- Energetische Sanierung der Willy-Hellpach-Schule, Julius-Springer-Schule und Pestalozzischule;

- Das Umweltprojekt "ökologische Forschungsstation für Kinder" im Haus der Jugend (vgl. Kapitel 9.3.1).

Umweltplan

Mit dem im März 1999 vorgelegten Umweltplan⁴⁾ leistet die Stadt Heidelberg einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Der Umweltplan soll als praktische Arbeits- und Entscheidungshilfe für alle Planungen der Stadt dienen, indem er für die Verwaltung:

1. Wichtige Umweltdaten zusammenstellt und sie medienübergreifend und umsetzungsorientiert aufbereitet;
2. Zielsetzungen, Entwicklungsaussagen und Maßnahmenschwerpunkte des Umweltschutzes vermittelt, damit die Berücksichtigung der Umweltbelange bei allen städtischen Planungen gefördert wird.

Der Umweltplan der Stadt Heidelberg hat für die Bereiche zwischen der Feldflur östlich des Pfaffengrunds über das Sportzentrum Süd und über das Kirchheimer Loch bis zum Bergfriedhof eine "**ökologische Vernetzung**" vorgeschlagen⁵⁾. Es handelt sich um einen Ausgleichsraum mit gesamtökologischer Funktion für den Siedlungsbereich. Er besitzt eine besondere klimaökologische Bedeutung für die Frischluftproduktion und die Kaltluftentstehung.

Der Umweltplan schlägt folgende Handlungsschwerpunkte vor:

- Entsiegelungsmaßnahmen im verdichteten Siedlungsbereich mit dem Ziel des Bodenschutzes;

1) Stadt Heidelberg (Hg.): Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele, Kap. 4 "Städtebauliches Leitbild" und Kap. 8 "Zielbereich Umwelt", Juli 1997.

2) Stadt Heidelberg (Hg.): Umweltbericht 1995 bis 1998, Juli 1998.

3) vgl. dazu auch Kapitel 11.6.

4) Stadt Heidelberg (Hg.): Umweltplan, März 1999. Vgl. auch Kapitel 3.3 und Abbildung 5.

5) ebd. Anhang Maßnahmenschwerpunkte: "Ökologische Vernetzung zwischen Pfaffengrund und Bergfriedhof"

- Erhöhung des Vegetationsanteils mit dem Ziel einer Biotopvernetzung;
- Verbesserung der kleinklimatischen Situation;
- Freihaltung von bestimmten Bereichen zur Sicherung der Durchlüftung durch Kaltluftströme.

Ein vordringliches Handlungsfeld ist die Entwicklung von Hanggärten zwischen der Südstadt und Rohrbach¹⁾:

- Schaffung einer Pufferzone zwischen der Siedlung und den Waldflächen als Bereich mit gesamtökologischer Funktion (auch Flora und Fauna);
- Verhinderung der Bodenerosion durch standortgerechte Bepflanzung und Nutzung;
- Vernetzung von Biotopflächen;
- Berücksichtigung der klimaökologischen Ausgleichsfunktion;
- Förderung der Streuobstbestände;
- Überprüfung der Bebauung auf Riegelbildung im Hinblick auf klimaökologische Funktionen / Freihaltung von Bereichen für gerichtete Kaltluftströme.

Bei der Betrachtung der Umweltmedien auf potentiellen Siedlungsflächen zeigt der Umweltplan für die Entwicklung der Bahninsel mit Ausnahme der Altlastenflächen ein geringes Konfliktpotential auf. Für die Umsetzung werden folgende Planungsempfehlungen gegeben:²⁾

- Bei der verbindlichen Bauleitplanung ist im nordwestlichen Teilbereich die ökologische Vernetzung in Nord-Süd-Richtung, bzw. im südöstlichen Teilbereich die ökologische Vernetzung in Ost-West-Richtung zu berücksichtigen. Zur Verbesserung der Bodenfunktion und um positive Auswirkungen auf die kleinklimatische Situation zu erzielen sollte der Grünflächenanteil er-

höht werden, auch durch Entsiegelungsmaßnahmen;

- Vertiefende Untersuchungen im Bereich Altlasten.

11.1 Freiraum und Grünflächen

Im Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt, Teil 1 wurde die Grün- und Freiflächenstruktur der beiden Stadtteile bereits ausführlich beschrieben.³⁾ In der **Weststadt** geht es vor allem darum, die vorhandenen öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen sowie den prägenden und klimaökologisch wichtigen Baumbestand aufgrund der dichten Bebauungsstruktur zu erhalten.

Die heute durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägte **Bahninsel** bietet dagegen ausreichend Potential zur Entwicklung von vernetzten öffentlichen und privaten Grün- und Freiräumen. Hierauf ist bei den Planungen zur Bahninsel aus stadtoökologischer Sicht ein besonderes Augenmerk zu richten.

Die **Südstadt** besitzt im Gegensatz zur Weststadt wesentlich größere Grünflächenanteile. Der Bergfriedhof ist mit etwa 16 ha die größte zusammenhängende innerstädtische Grünfläche. Die isoliert zwischen den Bahngleisen liegenden Kleingarten- und Sportanlagen sowie die abgegrenzten Wohngebiete der amerikanischen Streitkräfte, die ebenfalls einen großen Grünflächenanteil aufweisen, ermöglichen aus heutiger Sicht kaum Ansätze zu einer Vernetzung mit den stark durchgrünteren Wohnquartieren östlich der Rohrbacher Straße und den Hangbereichen des kleinen Odenwaldes.



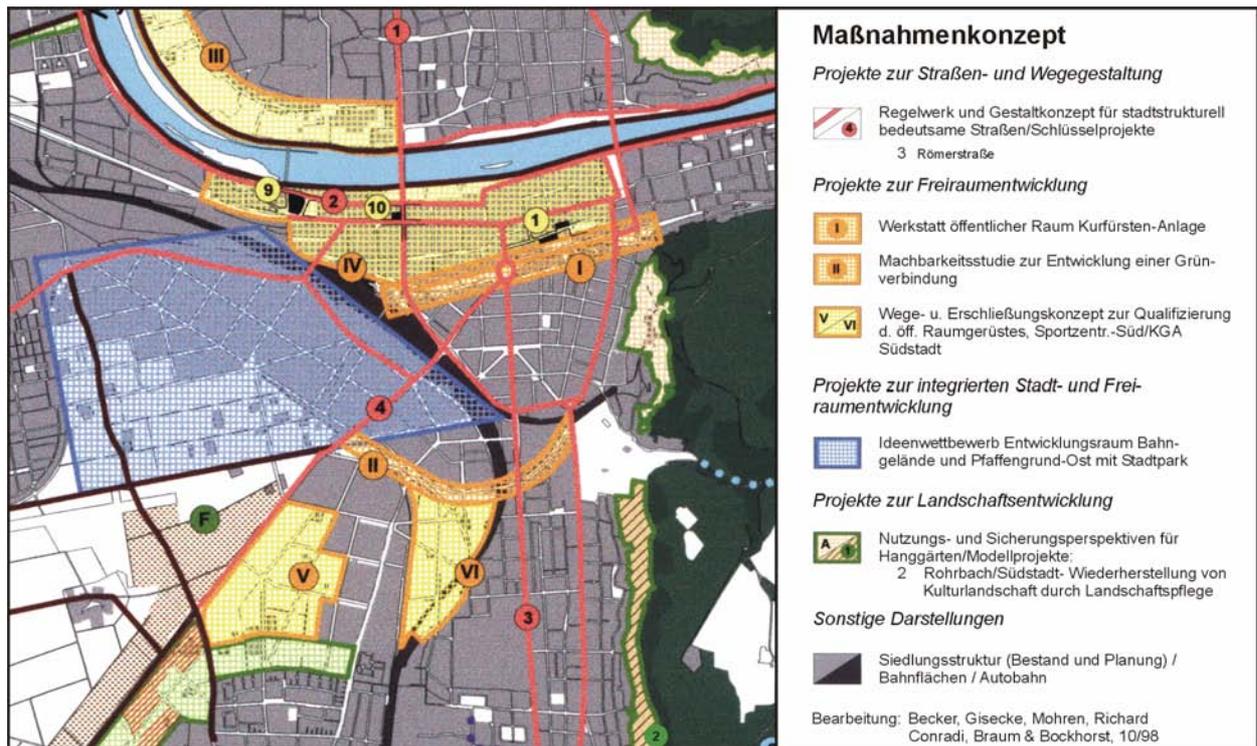
Bergfriedhof

1) Umweltplan, a.a.O., S. 43 und Anhang 1, Maßnahmenswerpunkte.

2) Umweltplan, a.a.O., Anhang 2, Betrachtung der Umweltmedien auf potentiellen Siedlungsflächen – Bahnflächen.

3) Vgl. Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt, Teil 1, a.a.O., Kapitel 6.

Abbildung 23: Freiflächenstrukturkonzept (Maßnahmenkonzept) - Ausschnitt Weststadt/Südstadt



Quelle: Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, Heidelberg März 2000

Neugestaltung der Grünfläche Eselsgrund

Ein wichtiges grünplanerisches Ziel ist mittelfristig die ökologische Aufwertung bzw. Neugestaltung der Grünanlage Eselsgrund in der Südstadt (nahe dem Krankenhaus Bethanien) mit Bachlauf.

Freiflächenstrukturkonzept

Die Ziele und Entwicklungspotentiale, die im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzepts für die Weststadt und die Südstadt erarbeitet wurden, sind bereits in Kapitel 3.3 dargestellt. Nachfolgend werden die entwickelten Maßnahme-schwerpunkte aufgezeigt¹⁾ (vgl. Abbildung 23).



Grünfläche Eselsgrund

Zwei Schlüsselprojekte zur **Straßen- und Wegegestaltung** in Heidelberg sind die Römerstraße und die Speyerer Straße / Ringstraße:

- Neugestaltung der Römerstraße, insbesondere wichtiger Kreuzungsbereiche und Platzsituationen (Rohrbach Markt, Hermann-Maas-Brücke, Platzanlage an der Zähringerstraße, Römerkreis, Römerplatz, Vorplatz Ludolf-Krehl-Klinik);
- Gestaltung der Speyerer Straße / Ringstraße; Betonung des Stadteingangs im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahngeländes und der Straßenbahn nach Kirchheim.

Insgesamt drei **Projekte zur Freiraumentwicklung** betreffen die Weststadt und die Südstadt:

- Werkstatt öffentlicher Raum Kurfürsten-Anlage: Die Raumsequenz zwischen dem Hauptbahnhof, Adenauerplatz und Bismarckplatz hat in mehrfacher Hinsicht eine zentrale Schlüsselfunktion. Von gutachterlicher Seite wird vorgeschlagen, eine

1) Stadt Heidelberg (Hg.): Freiflächenstrukturkonzept, März 2000, S. 71ff.

Werkstatt zur Gestaltung des öffentlichen Raumes zwischen Bahnhof und Adenauerplatz durchzuführen, um ein städtebaulich, freiraumplanerisch und verkehrlich abgestimmtes Rahmenkonzept vorzubereiten (Priorität I);

- Machbarkeitsstudie zur Grünverbindung entlang des Bahnbogens zwischen Römerstraße und Speyerer Straße: Planerische Prüfung und Vertiefung der Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zur Schaffung einer großzügigen Fuß- und Radwegeverbindung entlang der stillgelegten Bahngleise (Priorität II/III);
- Wege- und Erschließungskonzept Kleingartengelände und Sportanlage Südstadt: Herstellung von Wegeverknüpfungen zwischen der Südstadt und dem Kirchheimer Weg (Sportzentrum Süd / Baulandpotential Harbigweg; Priorität II).

Nach Meinung der Gutachter soll als **Projekt zur integrierten Stadt- und Freiraumentwicklung** ein Ideenwettbewerb für den gesamten Entwicklungsbereich zwischen Bahnhof und Pfaffengrund durchgeführt werden. Zur Vorbereitung für den Wettbewerb soll ein Nutzungskonzept erarbeitet werden. Angrenzend an das Gebiet der Bahninsel sieht das Freiflächenstrukturkonzept im Südwesten die Entwicklung eines zentralen Stadtparks vor.¹⁾ Dieser soll zur Imagebildung der geplanten Baugebiete im Bereich der Bahninsel und südlich der Eppelheimer Straße, aber auch für den Südwesten Heidelbergs insgesamt beitragen. Der Park sollte Sport- und Freizeitnutzungen beinhalten, aber auch Räume für landschaftsbezogene Erholung. Er soll nicht nur der Versorgung der angrenzenden Wohngebiete dienen, sondern auch Standortreiz für die Ansiedlung von Unternehmen auf dem Bahngelände sein. Darüber hinaus soll der Park gesamtökologische Funktionen als Ausgleichsraum für die geplanten Baugebiete übernehmen.

Projekte zur Landschaftsentwicklung sollen unter anderem Nutzungs- und Sicherungsperspektiven für die Hanggärten in Heidelberg hervorbringen. Davon sind auch die Weststadt und die Südstadt betroffen. Zwischen dem Bergfriedhof und dem alten Ortskern von Rohrbach soll ein Modellprojekt zur



Achse Kurfürsten-Anlage Richtung Hauptbahnhof



Römerkreis

Wiederherstellung von Kulturlandschaft durch Landschaftspflege durchgeführt werden. Geeignete Maßnahmen wären

- Freilegung typischer Landschaftselemente durch landschaftspflegerische Maßnahmen;
- Instandhaltung der Wege zwischen Siedlung und Wald.

Finanziert werden könnte dies im Rahmen von Bebauungsplänen über Ausgleichsmaßnahmen, Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder die Einrichtung eines Naturschutzfonds.

11.2 Schutz von Natur und Landschaft

Naturdenkmale

In der Weststadt gibt es zwei Einzelbäume, die als Naturdenkmale geschützt sind²⁾:

1) Vgl. Freiflächenstrukturkonzept, a.a.O., S. 59

2) Siehe Umweltbericht, a.a.O., S. 94f.

- eine Eiche (Pflanzjahr ca. 1890) in der Ringstraße 13
- eine Pyramidenpappel in der Wilhelmstraße 10.

Biotope

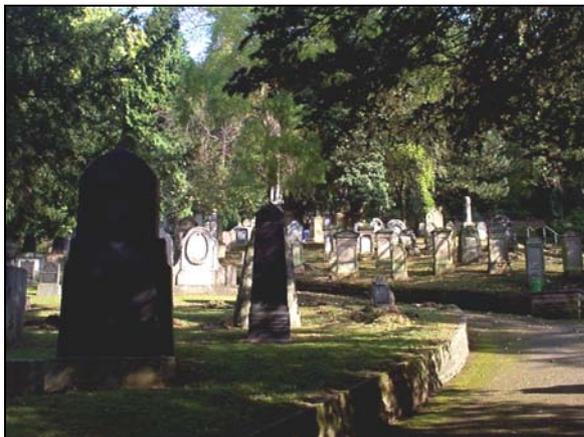
Die Erfassung der besonders geschützten Biotope im Stadtkreis Heidelberg wurde Anfang 1997 abgeschlossen. Von den insgesamt 555 kartierten Biotopen liegen sechs in der Weststadt (0,3 ha) und neun in der Südstadt (2,1 ha). Dabei handelt es sich um Trockenmauern, Feldhecken und / oder Feldgehölze insbesondere am östlichen Siedlungsrand und in den Hangbereichen des kleinen Odenwaldes¹⁾.

Bergfriedhof

Mit seinem wertvollen Baumbestand und Grünarealen ist der ca. 16 ha große Bergfriedhof in der Südstadt von großer ökologischer Bedeutung für Flora und Fauna. Der Friedhof wurde 1844 als Zentralfriedhof für die Stadt Heidelberg eröffnet. "Aus einem von Bäumen und Sträuchern umfriedeten hü-



Haupteingang vom Bergfriedhof



Jüdischer Friedhof im Bergfriedhof

geligen Garten, auf dessen Gipfel die Kapelle errichtet wurde ... ist im Laufe von anderthalb Jahrhunderten ein großräumiger Waldpark entstanden." ²⁾ Er ist damit eines der schützenswertesten Biotope in Heidelberg.

Der Bergfriedhof ist mit seinen heute mehr als 12.000 Gräbern – unter anderem ist dort der erste Reichspräsident, Friedrich Ebert, begraben - und dem sich angliedernden Jüdischen Friedhof nicht nur als Biotop und Grünanlage schützenswert, sondern vor allem auch als Kulturgut für Begräbnisarchitektur und Grabgestaltung. Aus Sicht der Kulturpflege ist deshalb zur Identitätswahrung der Schutz größerer Grabbereiche und ganzer Friedhofsteile einschließlich ihrer landschaftsarchitektonischen Struktur – wie Wegführung oder gärtnerisches Bild – geboten.

11.3 Klima

Wirkungs- und Ausgleichsräume

Die klimaökologische Analyse im Stadtgebiet Heidelberg zeigt die Zusammenhänge zwischen klimaökologischen Wirkungs- und Ausgleichsräumen³⁾ auf. Davon ausgehend werden Planungsempfehlungen gegeben, die sich günstig auf das Klima und Mikroklima in den einzelnen Stadtteilen auswirken bzw. Verschlechterungen vermeiden sollen.

Ein klimaökologischer Wirkungsraum (W) ist ein bebautes oder zur Bebauung vorgesehenes Gebiet, dem ein oder mehrere Ausgleichsräume zugeordnet sind. Im Wirkungsraum führen die in den Ausgleichsräumen erzeugten klimaökologischen Leistungen zum Abbau von klima- und lufthygienischen Belastungen.

Ein klimaökologischer Ausgleichsraum (A) ist ein Freiraum, der einem benachbarten, bebauten Gebiet, das zur Belastung neigt (Wirkungsraum), zugeordnet ist. Der Aus-

1) Umweltbericht, a.a.O., S. 97

2) Leena Ruuskanen: "Der Heidelberger Bergfriedhof, Kulturgeschichte und Grabkultur", Heidelberg, Stadtarchiv, 1992.

3) Stadt Heidelberg (Hg.): Stadtklima 1995, S. 113; Bearbeitung: Prof. Dr. Heinz Karrasch und Dr. Seitz ÖKOPLANA, Heidelberg / Mannheim, März 1995.

gleichsraum baut klima- und lufthygienische Belastungen aufgrund seiner Lagebeziehung und der zwischen beiden Räumen stattfindenden Luftaustauschprozesse ab oder lässt sie nicht aufkommen.

Die **Weststadt**¹⁾ besteht aus fünf Wirkungsräumen: Die klimaökologische Situation der Gleisanlagen (**W36**), des Güter- und Hauptbahnhofes und der Bahninsel (**W39**) werden durch den Neckartalabwind beeinflusst. Die Gleisanlagen tragen als schmale Freizone zur ganztägigen Ventilation der angrenzenden Wirkungsräume bei.

Das Wohngebiet Weststadt (**W45, W46**) wird tagsüber von nordöstlichen, nördlichen oder südlichen bis südwestlichen Luftströmungen beeinflusst. Abends und nachts ergeben sich zusätzliche Belüftungseffekte durch den Neckartalabwind, die Hangzone des Gaisberges und den Kaltluftabstrom aus dem Steigertal, dessen Einfluss jedoch auf den Nahbereich der Talmündungszone beschränkt bleibt.

Im Zentrum der Bebauung ist der Luftaustausch deutlich verringert. In Straßenschluchten, z. B. Blumenstraße zwischen Kleinschmidt- und Römerstraße, können Schadstoffemissionen nur langsam abfließen. Größeren Freizonen, z. B. der Wilhelmsplatz, kommen für den bodennahe Luftaustausch besondere Bedeutung zu. Günstig wirken sich die Gärten in den Blockinnenbereichen und gehölzüberstandene Plätze auf das Eigenklima aus.

Die Weststadt gehört zu den stark überwärmten Stadtteilen in Heidelberg. Da sie keine eigenen Ausgleichsräume besitzt, sind die östlich und südwestlich angrenzenden Freiräume für den Stadtteil sehr wichtig.

Planungsempfehlungen für die Weststadt

Zur Verbesserung der klimatischen Situation im Bereich der Gleisanlagen und der Bahninsel (**W36, W39**) sind grünordnerische Maßnahmen zu fördern, wie Dach- und Wandbegrünung, Straßenbegleitgrün, Entsiegelung ungenutzter Stellplatzflächen u.a.m., die in ihrer Summenwirkung die vorhandenen thermischen Belastungen merklich reduzieren können:

- Im Wohngebiet Weststadt (**W44, W45, W46**) sollten bauliche Verdichtungen nur in geringem Umfang vorgenommen werden, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen.
- Vermehrte Entsiegelung im Privatbereich z. B. durch Nutzung des städtischen "Programms zur Flächenentsiegelung"²⁾.
- Bauliche Erweiterungen in den Hangzonen sind (im Interesse des Erhalts der klimaökologischen Positiveffekte durch Kalt- und Frischluftzufuhr) nicht zu empfehlen.

Die **Südstadt** bildet mit drei Wirkungsräumen (**W47, W48, W49**) und zwei Ausgleichsräumen (**A19, A39**) eine Zäsur zwischen den Wärmepolen der Weststadt und Rohrbachs³⁾.

Für die Südstadt ist von Bedeutung, dass der bodennahe Luftaustausch zwischen den einzelnen Wirkungsräumen und den zugeordneten Ausgleichsräumen erhalten bleibt. Herausragende Bedeutung hat dabei die Kleingartenanlage "Kirchheimer Loch" (**A39**), die eine rasche und intensive Abkühlung der Südstadt, die bei austauscharmen Strah-

1) Für die nachfolgenden klimaökologischen Aussagen zur Weststadt siehe Stadtklima 1995, a.a.O., S. 52, 108, 118, 120, 131-135.

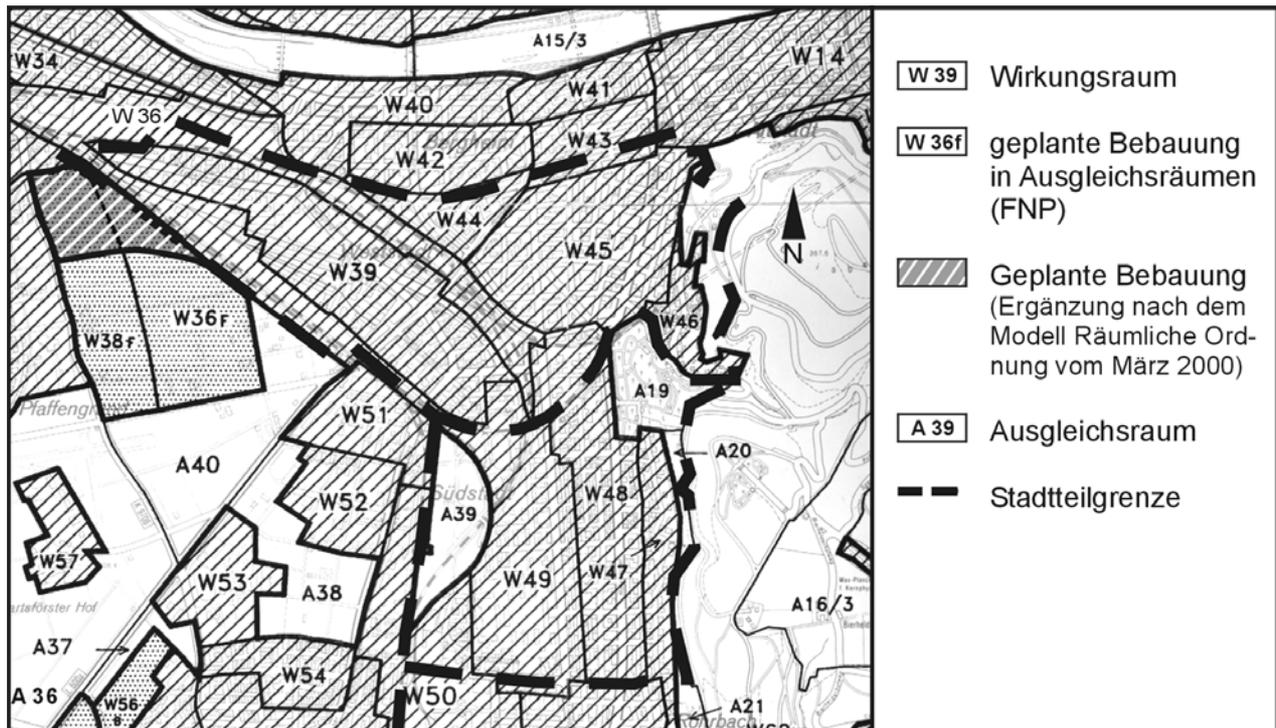
2) Fachliche Beratung bietet hier das städtische Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung, finanzielle Unterstützung ist beim städtischen Amt für Wohnbauförderung nachzufragen.

3) Für die nachfolgenden klimaökologischen Aussagen zur Südstadt siehe Stadtklima 1995, a.a.O., S. 52, 109, 117-118, 120, 133-135.



Gleisanlagen im Bahnhofsareal

Abbildung 24: Klimatische Wirkungs- und Ausgleichsräume – Ausschnitt Weststadt/Südstadt



Quelle: Stadtklima 1995, Kartenanhang, a.a.O.;

Grafische Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 2000

lungswetterlagen vom Neckartalabwind und östlichen Regionalströmungen nur wenig profitiert, begünstigt. Diese Freizone (A39) stellt zusammen mit dem Ausgleichsraum Kirchheim-Nord (A38) und dem angrenzenden Sportgelände (W52) eine klimaökologisch wirksame Durchlüftungszone dar.

Der zweite, sehr kleine Ausgleichsraum der Südstadt ist der Bergfriedhof (**A19**). Dessen relativ dichter und hoher Baumbestand erschwert zwar den bodennahen Kaltluftabfluss aus dem Steigertal, dennoch ergeben sich klimaökologische Positiveffekte über den Bergfriedhof hinaus. Der Gehölzbestand fördert die Produktion von Frischluft, die mit den häufig vorherrschenden östlichen bis nordöstlichen Luftströmungen in die Wirkungsräume W 45 (Weststadt) und W47 (Südstadt) gelangt. Tagsüber kommt es so neben luftreinigenden auch zu temperatenausgleichenden Wirkungen.

Die für die Südstadt typische, aufgelockerte Zeilen- und Reihenhausbebauung mit viel Abstandsgrün sowie die Villenbebauung entlang der Hangzone bewirken ein Absinken der Lufttemperaturen (60-70 %) und ein günstiges Eigenklima.

Planungsempfehlungen für die Südstadt

- Die Grünanlage Eselsgrund (nahe dem Krankenhaus Bethanien) soll mit dem Ziel der ökologischen Aufwertung um- bzw. neugestaltet werden.
- Die Kleingartenanlage Kirchheimer Loch (A39) gilt es dauerhaft als Freizone zu erhalten.
- Eine weitere bauliche Verdichtung, insbesondere entlang der östlich angrenzenden Hangzone sollte (analog der Planungsempfehlung Weststadt) nicht erfolgen.
- Der stetig anwachsende Kfz-Verkehr - sowohl in der Weststadt wie in der Südstadt



Kleingartenanlage im Kirchheimer Loch



Zugang zu den östlichen Hangbereichen, Panoramastr.

- verstärkt die Luftbelastung. Gemeinsames Ziel für beide Stadtteile ist es, den ÖPNV und den Umweltverbund zu stärken. Die Maßnahmenvorschläge des Verkehrsentwicklungsplans wie auch die Empfehlungen des ifeu-Gutachtens sollen dringend umgesetzt werden.

11.4 Emissionen, Immissionen, Lärm

Die Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen und Immissionen werden nicht nur im Luftreinhalteplan¹⁾ sondern auch in den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan²⁾, dem Umweltgutachten des ifeu-Instituts³⁾, den Arbeiten des Verkehrsforums, den umfangreichen Maßnahmenvorschlägen des Verkehrsentwicklungsplans und des Schallimmissionsplans⁴⁾ aufgeführt. Alle dort genannten Maßnahmen sind eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der lufthygienischen Situation und der Lärmbelastung in den Stadtteilen Weststadt und Südstadt.

Die Luftqualitätsziele des Luftreinhalteplans sind nur erreichbar, wenn vor allem die kraftfahrzeugspezifischen organischen Luftschadstoffe vermindert werden.

Die Belastungen in der Weststadt und der Südstadt durch Luftschadstoffe wie Stickoxide, Benzol, Ozon, Dieselruß, die heute zu einem großen Anteil (65 %) vom Straßenverkehr verursacht werden, sollen im Rahmen der Möglichkeiten reduziert werden.



Krematorium des Bergfriedhofs

Krematorium mit modernster Filtertechnik

Um den schärferen Vorschriften (zum Schutz der Umwelt) der 27. Bundesimmissionschutzverordnung zu entsprechen - bestimmte Grenzwerte für Kohlenmonoxid, Staub, Dioxine, Furane und Quecksilber ab Mai 2000 -, wurde das Krematorium auf dem Bergfriedhof mit einer hochwirksamen Rauchgasreinigung ausgestattet. Neben einer Schadstoffminderung erfolgt so auch eine CO₂-Reduzierung.

Um den Anblick des denkmalgeschützten Gebäudes nicht zu beeinträchtigen, wurde die Technik für die Besucherinnen und Besucher des Friedhofs unsichtbar gemacht: die ca. 2,1 Mio. DM teure Filtertechnik befindet sich unter der Erde (in einem ca. 700.000 DM teuren, unterirdischen Gebäude). Zur Zeit läuft das Krematorium im Probetrieb.

Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen

Umfragen ergaben, dass sich in Deutschland mehr als die Hälfte der Bevölkerung häufig oder dauernd durch Lärm belästigt fühlt. Als störend werden vor allem Straßen- und Fluglärm empfunden.

1) UMEG = Gesellschaft für Umweltmessungen; Auftragsstudie für das Land Baden-Württemberg (Umweltministerium): Luftreinhalteplan Großraum Mannheim / Heidelberg, Stuttgart, 1995.

2) Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, 1994, a.a.O.

3) ifeu-Institut = Institut für Energie- und Umweltforschung, mit Sitz in Heidelberg.

4) Stadt Heidelberg (Hrsg.): Schallimmissionsplan Heidelberg. Schallimmissionen und Lärmbelastungen in Heidelberg 1998. Bearbeitung: Geographisches Institut der Universität Heidelberg, Heidelberg 1998.

Im Schallimmissionsplan¹⁾ Heidelberg 1998 sind die Geräuschimmissionen für jede Lärmquelle, für jeden Zeitraum, für Tag und Nacht getrennt, berechnet und in Karten dargestellt. Zudem sind die Grenzwertüberschreitungen der Lärmquellen dargestellt.

Wie in anderen Städten vergleichbarer Größe ist auch in Heidelberg der Straßenverkehr die nach der räumlichen Verteilung und der Zahl der Betroffenen stärkste Lärmquelle. Etwa 34 % der Heidelberger Wohnbevölkerung sind nachts von einer Überschreitung des Grenzwertes (49 dB(A)) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) betroffen. Die Weststadt und die Südstadt liegen deutlich über dem Heidelberger Durchschnitt. Hier fühlen sich nachts am Wohnort 50,1 % bzw. 43,3 % durch Lärm gestört. Da sich die 16. BImSchV nur auf den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges bezieht, hat der Grenzwert beim Bestand - rein rechtlich gesehen - keine verpflichtende Wirkung, sollte jedoch Richtschnur für lärmmindernde Maßnahmen sein.

Die Lärmbelastung ist sehr ungleich verteilt. Während entlang der Hauptverkehrsachsen Lessingstraße (30.000 Kfz pro Tag), Römerstraße (41.500 Kfz pro Tag) und Rohrbacher Straße (20.000 Kfz pro Tag) Lärmpegel von 75 dB(A) und mehr auftreten, werden in den geschützten Lagen teilweise Pegel von weniger als 45 dB(A) erreicht.

11.5 Boden, Altlasten, Grundwasser

Im Interesse der nachfolgenden Generationen ist es wichtig, den Boden in seiner Funktion als Lebensgrundlage zu erhalten und vor Belastungen zu schützen. Dies ist nicht nur eine für die Weststadt und die Südstadt spezifische Aufgabe.

Düngeberatung

Stadtweit läuft seit 1986 eine Düngeberatung in Kleingärten. Mit der Düngeberatung sollen erhöhte Nitratmengen im Boden vermieden bzw. sukzessive reduziert werden. Die Düngeberatung wird zur Zeit in Eigenregie des Bezirksverbandes der Gartenfreunde fort-

gesetzt und weiterentwickelt. Die Stadt Heidelberg unterstützt dies finanziell.

Altlasten

Im Rahmen der flächendeckenden Erhebung in Heidelberg wurden 1994 alle altlastenverdächtige Flächen ermittelt. Insgesamt fand man in den beiden Stadtteilen Weststadt und Südstadt 212 altlastenverdächtige Flächen. Diese Flächen werden je nach ihrer Einstufung sukzessive bearbeitet. Werden bei der Bearbeitung der Verdachtsflächen Belastungen festgestellt, so werden sie im Bedarfsfall saniert.

11.6 Energie

Ökologisch verträglicher Energieeinsatz

Ein zentrales Klimaschutzziel der Stadt Heidelberg ist es, den Energieverbrauch zu senken und die Bevölkerung besser vor schädlichen Immissionen zu schützen. Die Kampagne "Klimaschutz Heidelberg – gemeinsam gegen dicke Luft", das Klima-Maßnahmen-Konzept sowie die Energiekonzeption der Stadt Heidelberg unterstützen dieses Ziel.

Zum besseren Schutz vor Immissionen, als Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung und zum Klimaschutz ist in der Weststadt und der Südstadt der Einsatz ökologisch verträglicher Energien voranzutreiben. So können im Bereich der Raumwärme (Wohn- und Geschäftsräume) bei Altbauten ca. 70 bis 90 % des Heizenergiebedarfs eingespart werden.

Energie-Tisch Heidelberg²⁾

Der Energie-Tisch ist eine von der Bundesstiftung Umwelt geförderte Kampagne zur Reduktion des Energieverbrauchs in den Kommunen. Heidelberg, als eine der drei Pilotstädte Deutschlands, wählte als Schwerpunktthema "energetisch optimierte Altbau-

1) Stadt Heidelberg (Hrsg.): Schallimmissionsplan Heidelberg. Schallimmissionen und Lärmbelastungen in Heidelberg 1998. Bearbeitung: Geographisches Institut der Universität Heidelberg, Heidelberg 1998.

2) Vgl. Umweltbericht 1995-1998, a.a.O., S. 13f.

sanierung". Die Energietische fungieren als Kommunikationsforum für die verschiedenen Handlungsträger im Altbaubereich. Mit der Vorgabe, ein kooperatives Projekt zu entwickeln, traten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (u.a. aus dem Bau- und Architekturbereich, Handwerker, Jungunternehmer, Wohnungseigentümer, Mieter, Energieberatungsinstitutionen, Verbraucher- und Umweltgruppen) erstmals im Frühjahr 1995 zusammen. In zehn Energietisch- und mehreren Arbeitsgruppensitzungen wurden dann gemeinsame Projekte erarbeitet, wie z.B. die Broschüre "Heidelberger Gebäudetypologie" oder der "Heidelberger Wärmepass" für alle Wohnungsnutzer und Eigentümer.

Energetisch vorbildlich saniert: das Haus des Handwerks¹⁾

Das denkmalgeschützte, repräsentative Haus des Handwerks am Adenauerplatz (Weststadt), das bis Ende 1997 mit Unterstützung der Stadt Heidelberg vorbildlich saniert wurde, demonstriert eine Vielzahl energetischer Sanierungsmöglichkeiten. Seit Dezember 1997 sitzt hier ganz bewusst die Klimaschutz- und Energieberatungsagentur Heidelberg und Nachbargemeinden (KLIBA). Die KLIBA gehört zu einem Netzwerk von über 130 europäischen Energieagenturen, die durch die EU finanziell unterstützt werden. Die KLIBA berät über alle Fragen der aktuellen Fördermöglichkeiten, der Energieeinsparung und des Einsatzes von regenerativen Energietechniken, bei Altbauten wie bei Neubauten, ferner organisiert und koordiniert sie Informationen, Qualifikationen und Weiterbildungsangebote.

Ökologisches Bauen und Wohnen am Beispiel der Niedrigenergiehaussiedlung Alte Stadtgärtnerei²⁾

Geringe Heizkosten sind nur einer der vielen Vorteile von Niedrigenergiehäusern. Diese kommen den Bewohnern der 1999 / 2000 fertiggestellten Bebauung „Alte Stadtgärtnerei“ (Weststadt) zugute. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft GGH erstellte hier unter Einbeziehung der Wünsche künftiger Bewoh-



Haus des Handwerks am Adenauerplatz

nerinnen und Bewohner eine Niedrigenergiehaussiedlung mit 180 Wohneinheiten, die ihre Energieversorgung aus einem stadtwerk-eigenen Blockheizkraftwerk beziehen.

Energetische Sanierung städtischer Gebäude³⁾

Die Stadt Heidelberg hat in den letzten Jahren umfangreiche energetische Sanierungen an zahlreichen Gebäuden in der Weststadt und der Südstadt durchgeführt.

In der Weststadt bestehen in insgesamt drei Schulen – der Willy-Hellpach-, der Julius-Springer- und der Pestalozzischule – Energiespar-Contracting-Projekte mit den Stadtwerken zur Einsparung von Energiepotentialen, v.a. im Strombereich bei Lüftungsanlagen und Beleuchtung. Von 1996 bis 2006 werden damit in diesen drei Schulen jährlich 10.000 Kilowattstunden Wärme und 245.000 Kilowattstunden Strom eingespart, was einer CO₂-Minderung von rund 155.000 Kilogramm pro Jahr entspricht.

In der Landhausschule (Weststadt) können bereits seit 1993 durch Umstellung auf



Wohnanlage Alte Stadtgärtnerei

1) Vgl. Umweltbericht 1995-1998, a.a.O., S. 14.

2) Vgl. ebd, S. 16.

3) Vgl. ebd, S. 6ff.

Warmwasserbereitung jährlich 45.000 Kilowattstunden Energie und 9.200 Kilogramm CO₂ eingespart werden.

Ebenfalls 1993 wurde im Hockeyclub HCEI (Englisches Institut, Südstadt) die Kesselanlage von Heizöl auf Gas, bei Anwendung der Gasbrennwerttechnik, umgestellt. Seither werden dort jährlich 90.000 Kilowattstunden Energie und 18.400 Kilogramm CO₂ eingespart.

Im Jahr 1993 wurde auch die Heizzentrale und Regelung des Bergfriedhofes (Südstadt) erneuert. Seither werden dort jährlich 53.000 Kilowattstunden Energie und 11.800 Kilogramm CO₂ eingespart.

Im Zuge von Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten sollen auch die Straßenbeleuchtungen der Rohrbacher- und der Römerstraße auf energiesparende und insekten-schonende Natriumdampf-Hochdrucklampen umgestellt werden.

11.7 Abfallwirtschaft

Abfallvermeidung durch Verwertung

Abfallvermeidung ist das vorrangige Ziel der Abfallwirtschaft. Dieses Ziel wird durch den Erfolg des Abfallgebührensyste.ms in Heidelberg und durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Eine große Bedeutung gewinnt dabei die Verwertung der Abfälle. Die Verwertung wiederum hat Vorrang vor der Beseitigung.

Projekt: Flächendeckende Abfallberatung in haushaltsnaher Form

Mit dem Ziel, den Restmüll¹⁾ zu vermindern, wurde eine zeitlich befristete und räumlich eingegrenzte Abfallberatung in der Weststadt durchgeführt. In der Landhaus-, Zähringer-, Ring- und Bahnhofstraße wurden von Oktober 1999 bis Mitte Mai 2000 ca. 170 Privathaushalte, Dienstleistungsunternehmen und Kleingewerbebetriebe gezielt und möglichst haushaltsnah individuell beraten. Träger

1) Um den Restmüll zu vermindern, muss die Wertstoffabschöpfung - bei gleichzeitiger Erhaltung bzw. Verbesserung der Sortierqualität - erhöht werden.

der Maßnahme war das städtische Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung, die Durchführungsplanung oblag der Firma "ubicom". Die inzwischen abgeschlossene Beratung ist in einem Ergebnisbericht zusammengefasst, der seit Juni 2000 vorliegt. Ziel dieser stadtteilbezogenen Maßnahme ist es, ein effektives Konzept zu entwickeln, um in Heidelberg flächendeckend Privathaushalte zu beraten (telefonisch oder vor Ort).

11.8 Ergebnisse der Workshops²⁾

Dem Bereich Umwelt – Freiraum kam in den beiden Workshops insgesamt keine sehr hohe Gewichtung zu.

Zentrale Maßnahme war die Schaffung einer Brücke oder eines Übergangs über die ehemaligen Bahngleise (vgl. dazu Kapitel 7.3 und 7.5).

Weitere Vorschläge der Arbeitsgruppe waren:

- Pflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang der Hauptverkehrsstraßen, v.a. Römerstraße und Rohrbacher Straße; Vergabe von Baumpatenschaften zur Pflege;
- Aufwertung und Gestaltung des Wilhelmsplatzes in der Weststadt und des Markusplatzes in der Südstadt;
- Begrünung von Hausfassaden und Vorgärten³⁾;
- Pflanzung von Bäumen statt Sträuchern entlang der stillgelegten Bahngleise;
- Keine weitere städtebauliche Verdichtung, statt dessen Erhaltungssatzung;
- Keine weitere Bebauung im Hangbereich (zur Erhaltung der Luftzirkulation).

2) Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Weststadt / Südstadt Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, April 2000.

3) Förderprogramm der Stadt: Anfragen beantwortet das Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung und / oder die KLIBA

Anhang

Weststadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
	004 1	004 2	00 4	
Fläche (in ha)				
Gesamtfläche	115,1	149,8	264,9	10883,4
Bebaute Fläche	98,1	149,8	247,9	2766,2
<i>in % der Gesamtfläche</i>	85,2	100,0	93,6	25,4

Quelle: SICAD-Auswertung, Amt 62; 1996

Einwohner				
Wohnberechtigte Personen 1)	12777	997	13774	146489
Wohnbevölkerung insgesamt	10728	819	11547	128886
Männlich	5053	402	5455	60152
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	47,1	49,1	47,2	46,7
Weiblich	5675	417	6092	68734
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	52,9	50,9	52,8	53,3
darunter:				
Frauen von 15 bis 45 Jahren	3073	247	3320	32963
<i>in % der Frauen</i>	54,1	59,2	54,5	48,0
Deutsche insgesamt	9328	645	9973	109637
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	87,0	78,8	86,4	85,1
Ausländer insgesamt	1400	174	1574	19249
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	13,0	21,2	13,6	14,9
darunter EU - Ausländer	506	44	550	4909
<i>in % der Ausländer</i>	36,1	25,3	34,9	25,5
darunter aus ehemaligen Anwerbeländern	557	62	619	8161
<i>in % der Ausländer</i>	39,8	35,6	39,3	42,4
Einwohner je ha	93,2	5,5	43,6	11,8
Einwohner je ha bebauter Fläche	109,4	5,5	46,6	46,6

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999 1) Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz.

EU - Ausländer = Belgien, Dänemark, Griechenland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Österreich, Niederlande, Portugal, Schweden u. Spanien. Ausländer aus ehemaligen Anwerbel. = Griechenland, Italien, ehem. Jugoslawien, Portugal, Spanien u. Türkei.

Altersstruktur				
unter 3 Jahre	310	33	343	3487
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	2,9	4,0	3,0	2,7
3 - 5 Jahre	284	27	311	3332
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	2,6	3,3	2,7	2,6
6 - 9 Jahre	317	41	358	4491
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	3,0	5,0	3,1	3,5
10 - 17 Jahre	522	64	586	8627
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	4,9	7,8	5,1	6,7
18 - 29 Jahre	2381	184	2565	26478
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	22,2	22,5	22,2	20,5
30 - 44 Jahre	3272	259	3531	32642
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	30,5	31,6	30,6	25,3
45 - 64 Jahre	2271	143	2414	29412
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	21,2	17,5	20,9	22,8
65 und älter	1371	68	1439	20417
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	12,8	8,3	12,5	15,8
darunter:				
75 und älter	728	32	760	10188
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	6,8	3,9	6,6	7,9

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Familienstand				
Ledig unter 18 Jahre	1433	165	1598	19931
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	13,4	20,1	13,8	15,5
Ledig 18 Jahre und älter	4513	276	4789	42542
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	42,1	33,7	41,5	33,0
Verheiratet	3462	278	3740	49983
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	32,3	33,9	32,4	38,8
Verwitwet	598	34	632	8858
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	5,6	4,2	5,5	6,9
Geschieden	722	66	788	7572
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	6,7	8,1	6,8	5,9

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Weststadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
	004 1	004 2	00 4	
Privathaushalte insgesamt				
Basis: Wohnberechtigte Personen 1)	7372	517	7889	74969
Basis: Wohnbevölkerung 2)	6705	465	7170	69577
davon:				
Einpersonenhaushalte	4339	252	4591	38229
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>64,7</i>	<i>54,2</i>	<i>64,0</i>	<i>54,9</i>
Mehrpersonenhaushalte	2366	213	2579	31348
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>35,3</i>	<i>45,8</i>	<i>36,0</i>	<i>45,1</i>
HH ohne Kinder unter 18 Jahre	5605	342	5947	55298
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>83,6</i>	<i>73,5</i>	<i>82,9</i>	<i>79,5</i>
HH mit Kindern unter 18 Jahre	1100	123	1223	14279
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>16,4</i>	<i>26,5</i>	<i>17,1</i>	<i>20,5</i>
darunter:				
Haushalte mit 1 Kind	592	59	651	7000
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>53,8</i>	<i>48,0</i>	<i>53,2</i>	<i>49,0</i>
Haushalte mit 2 Kindern	389	50	439	5307
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>35,4</i>	<i>40,7</i>	<i>35,9</i>	<i>37,2</i>
Haushalte mit 3 u. m. Kindern	119	14	133	1972
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>10,8</i>	<i>11,4</i>	<i>10,9</i>	<i>13,8</i>
vollst. Familien mit Kindern	722	80	802	10283
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>65,6</i>	<i>65,0</i>	<i>65,6</i>	<i>72,0</i>
Alleinerziehende	378	43	421	3996
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>34,4</i>	<i>35,0</i>	<i>34,4</i>	<i>28,0</i>

Quelle: 1970: Volkszählung 1970; 1987: Volkszählung 1987; 1999: Eigene Fortschreibung (RRH) sowie eigene Berechnungen

1) Wohnberechtigte Personen = Einwohner mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Heidelberg 2) Wohnbevölkerung = Einwohner mit Hauptwohnung in Heidelberg

Natürliche Bevölkerungsentwicklung	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Geburten	110	11	121	1203
Geburtenziffer	10,4	13,4	10,5	9,3
Sterbefälle	72	5	77	1350
Sterbeziffer	6,7	6,1	6,7	10,5
Geburtensaldo	38	6	44	-147

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1999 bis 31.12.1999

Wanderungen	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Zuzüge insgesamt	2102	366	2468	25390
dar. aus dem Stadtgebiet	972	203	1175	10992
<i>in % der Zuzüge</i>	<i>46,2</i>	<i>55,5</i>	<i>47,6</i>	<i>43,3</i>
Wegzüge insgesamt	2237	160	2397	25368
dar. in das Stadtgebiet	1006	76	1082	10992
<i>in % der Wegzüge</i>	<i>45,0</i>	<i>47,5</i>	<i>45,1</i>	<i>43,3</i>
Wanderungssaldo	-135	206	71	22

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1999 bis 31.12.1999

Stellung im Beruf	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Erfasster Personenkreis insgesamt	2476	142	2618	29757
davon:				
einfache Stellung	231	19	250	3378
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>9,3</i>	<i>13,4</i>	<i>9,5</i>	<i>11,4</i>
mittlere Stellung	861	80	941	12434
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>34,8</i>	<i>56,3</i>	<i>35,9</i>	<i>41,8</i>
gehobene Stellung	574	19	593	6074
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>23,2</i>	<i>13,4</i>	<i>22,7</i>	<i>20,4</i>
höhere Stellung	810	24	834	7871
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>32,7</i>	<i>16,9</i>	<i>31,9</i>	<i>26,5</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1995, Auswertung nur für den Personenkreis, für den Angaben vorliegen.

Die Daten stehen für 1999 wegen Änderung des Meldegesetzes nicht mehr zur Verfügung.

Kraftfahrzeuge	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
KFZ	5143	2372	7515	68301
darunter:				
PKW	4593	1933	6526	59760
KFZ je 1000 Einwohner	479	2896	651	530

Quelle: Kraftfahrtbundesamt; 10.01.2000

Weststadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
	004 1	004 2	00 4	
Wirtschaft				
Erwerbstätige	4857	252	5109	54099
Erwerbslose	406	27	433	4412
Beschäftigte	8059	5029	13088	87578
davon:				
Gewerbliche Landwirtschaft	2	0	2	281
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>
Produzierendes Gewerbe	732	1057	1789	21917
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>9,1</i>	<i>21,0</i>	<i>13,7</i>	<i>25,0</i>
Dienstleistungen	7325	3972	11297	65380
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>90,9</i>	<i>79,0</i>	<i>86,3</i>	<i>74,7</i>
Anteil der weibl. Beschäftigten	4050	1298	5348	40538
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>50,3</i>	<i>25,8</i>	<i>40,9</i>	<i>46,3</i>
Arbeitsstätten	720	220	940	6498
davon:				
Gewerbliche Landwirtschaft	1	0	1	52
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,1</i>	<i>0,8</i>
Produzierendes Gewerbe	92	42	134	915
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>12,8</i>	<i>19,1</i>	<i>14,3</i>	<i>14,1</i>
Dienstleistungen	627	178	805	5531
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>87,1</i>	<i>80,9</i>	<i>85,6</i>	<i>85,1</i>

Quelle: Volkszählung 1987

Wohnungen				
insgesamt	6005	496	6501	68065
davon:				
mit 1 Zimmer	845	116	961	11620
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>14,1</i>	<i>23,4</i>	<i>14,8</i>	<i>17,1</i>
mit 2 Zimmern	1640	129	1769	17684
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>27,3</i>	<i>26,0</i>	<i>27,2</i>	<i>26,0</i>
mit 3 Zimmern	1913	154	2067	19271
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>31,9</i>	<i>31,0</i>	<i>31,8</i>	<i>28,3</i>
mit 4 Zimmern	991	70	1061	10471
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>16,5</i>	<i>14,1</i>	<i>16,3</i>	<i>15,4</i>
mit 5 u. m. Zimmern	616	27	643	9019
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>10,3</i>	<i>5,4</i>	<i>9,9</i>	<i>13,3</i>

Quelle: Eigene Bautätigkeitsstatistik; 31.12.1999, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnfläche insgesamt in qm	444201	35522	479723	5091957
Wohnfläche pro Einwohner	41,4	43,4	41,5	39,5

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Wohnungsalter				
vor 1948	3692	83	3775	23735
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>61,5</i>	<i>16,7</i>	<i>58,1</i>	<i>34,9</i>
1949 - 1968	1015	130	1145	19717
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>16,9</i>	<i>26,2</i>	<i>17,6</i>	<i>29,0</i>
1969 - 1978	255	1	256	8856
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>4,2</i>	<i>0,2</i>	<i>3,9</i>	<i>13,0</i>
1979 u. später	1043	282	1325	15757
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>17,4</i>	<i>56,9</i>	<i>20,4</i>	<i>23,1</i>

Quelle: Eigene Bautätigkeitsstatistik; 31.12.1999, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnungsausstattung				
Bad,WC und Sammelheizung	3848	202	4050	46157
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>70,5</i>	<i>74,8</i>	<i>70,7</i>	<i>75,5</i>
Bad,WC ohne Sammelheizung	1341	54	1395	11753
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>24,6</i>	<i>20,0</i>	<i>24,4</i>	<i>19,2</i>
ohne Bad, mit WC	109	14	123	1728
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>2,0</i>	<i>5,2</i>	<i>2,1</i>	<i>2,8</i>
mit Bad, ohne WC	90	0	90	608
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>1,6</i>	<i>0,0</i>	<i>1,6</i>	<i>1,0</i>
ohne Bad, ohne WC	69	0	69	913
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>1,3</i>	<i>0,0</i>	<i>1,2</i>	<i>1,5</i>

Quelle: Wohnungs- und Gebäudezählung 1987, einschl. der an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen; Angaben soweit ausgewiesen (5727 Wohnungen = 100%)

Weststadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
	004 1	004 2	00 4	
Kindertagesstätten				
Kindertagesstätten insgesamt	6	1	7	74
darin Plätze insgesamt	334	36	370	3944 1)
darunter:				
Kindergartenplätze	229	16	245	2881
Kindertagesheimplätze	105	20	125	1063
Kinderkrippenplätze 2)	-	-	5	400

Quelle: Kinder- und Jugendamt, Oktober 1999

1) 3944 Plätze davon 279 zusätzlich stadtteilübergreifende Plätze ohne Zuordnung auf die Stadtteile.

2) mit Tagespflege. Stadtteilübergreifend: 4 Tagespflegeplätze im Elternhaus

Schulen	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Öffentliche und private Grundschulen (Anz.)	2	-	2	20
Schülerinnen/Schüler	440	-	440	4591
Klassen	19	-	19	205
Öffentliche und private Hauptschulen (Anz.)	1	-	1	9
Schülerinnen/Schüler	93	-	93	1030
Klassen	5	-	5	55
Öffentliche und private Realschulen (Anz.)	-	-	-	5
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	1504
Klassen	-	-	-	58
Öffentliche und private Gymnasien (Anz.)	-	1	1	10
Schülerinnen/Schüler	-	365	365	6441
Klassen	-	16	16	284
Öffentliche und private Gesamtsch. (Anz.)	-	-	-	2
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	1745
Klassen	-	-	-	70
Sonder- u. Förderschule (Anzahl)	-	-	-	4
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	413
Klassen	-	-	-	47
Berufsbildende öffentliche Schulen (Anz.)	-	1	1	6
Schülerinnen/Schüler	-	1127	1127	6499
Klassen	-	48	48	288
Schulen insgesamt	3	2	5	56
Schüler insgesamt	533	1492	2025	22223

Quelle: Schulverwaltungsamt, Schulbericht 1999/2000. 1999 IGH ohne Primarstufe. Sie ist bei den Grundschulen enthalten.

Sporthallen u. -anlagen	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Sporthallen insgesamt 1)	2	-	2	46
Übungseinheiten 2)	3,5	-	3,5	67,5
Fläche in qm (netto)	1425	-	1425	26487
Sportfreiflächen Anzahl insg.	-	-	-	55
Fläche in qm (netto)	-	-	-	283635 3)
davon:				
Rasenspielfelder (Anzahl)	-	-	-	28
Fläche in qm (netto)	-	-	-	176715
Tennenspielfelder (Anzahl)	-	-	-	12
Fläche in qm (netto)	-	-	-	86900
Kleinspielfelder (Anzahl)	-	-	-	15
Fläche in qm (netto)	-	-	-	20020

Quelle: Sport- und Bäderamt, Oktober 1999

1) inklusive Gymnastikhallen und -räume.

2) Unter Übungseinheit versteht man die Belegkapazität der Hallen (gleichzeitige Belegung durch mehrere Gruppen).

3) 26.165 qm davon werden hauptsächlich von der Universität genutzt und sind für andere nur eingeschränkt nutzbar.

Einrichtungen der Altenhilfe	Weststadt	Bahninsel	Weststadt Insgesamt	Heidelberg
Einrichtungen der Altenhilfe	14	-	14	1838
davon:				
Dauerpflegeplätze	-	-	-	1061
Kurzzeitpflegeplätze	-	-	-	35
Tagespflegeplätze	-	-	-	60
Altenwohnheim/-stifte	-	-	-	532
Betreutes Wohnen	14	-	14	113
Betreutes Wohnen in der eigenen Wohnung	-	-	-	37

Quelle: Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, November 1999

Südstadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Südstadt	Südstadt	Heidelberg
	005 1	00 5	
Fläche (in ha)			
Gesamtfläche	170,5	170,5	10883,4
Bebaute Fläche	123,8	123,8	2766,2
<i>in % der Gesamtfläche</i>	<i>72,6</i>	<i>72,6</i>	<i>25,4</i>

Quelle: SICAD-Auswertung, Amt 62; 1996

Einwohner			
Wohnberechtigte Personen 1)	4614	4614	146489
Wohnbevölkerung insgesamt	3852	3852	128886
Männlich	1744	1744	60152
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>45,3</i>	<i>45,3</i>	<i>46,7</i>
Weiblich	2108	2108	68734
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>54,7</i>	<i>54,7</i>	<i>53,3</i>
darunter:			
Frauen von 15 bis 45 Jahren	1002	1002	32963
<i>in % der Frauen</i>	<i>47,5</i>	<i>47,5</i>	<i>48,0</i>
Deutsche insgesamt	3285	3285	109637
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>85,3</i>	<i>85,3</i>	<i>85,1</i>
Ausländer insgesamt	567	567	19249
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>14,7</i>	<i>14,7</i>	<i>14,9</i>
darunter EU - Ausländer	176	176	4909
<i>in % der Ausländer</i>	<i>31,0</i>	<i>31,0</i>	<i>25,5</i>
darunter aus ehemaligen Anwerbeländern	198	198	8161
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>34,9</i>	<i>34,9</i>	<i>42,4</i>
Einwohner je ha Gesamtfläche	22,6	22,6	11,8
Einwohner je ha bebauter Fläche	31,1	31,1	46,6

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999 1) Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz.

EU - Ausländer = Belgien, Dänemark, Griechenland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Österreich, Niederlande, Portugal, Schweden u. Spanien.

Ausländer aus ehemaligen Anwerbeländern = Griechenland, Italien, ehem. Jugoslawien, Portugal, Spanien u. Türkei.

Altersstruktur			
unter 3 Jahre	87	87	3487
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>2,3</i>	<i>2,3</i>	<i>2,7</i>
3 - 5 Jahre	88	88	3332
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>2,3</i>	<i>2,3</i>	<i>2,6</i>
6 - 9 Jahre	124	124	4491
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>	<i>3,5</i>
10 - 17 Jahre	193	193	8627
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>5,0</i>	<i>5,0</i>	<i>6,7</i>
18 - 29 Jahre	895	895	26478
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>23,2</i>	<i>23,2</i>	<i>20,5</i>
30 - 44 Jahre	908	908	32642
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>23,6</i>	<i>23,6</i>	<i>25,3</i>
45 - 64 Jahre	823	823	29412
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>21,4</i>	<i>21,4</i>	<i>22,8</i>
65 und älter	734	734	20417
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>19,1</i>	<i>19,1</i>	<i>15,8</i>
darunter:			
75 und älter	405	405	10188
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>10,5</i>	<i>10,5</i>	<i>7,9</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Familienstand			
Ledig unter 18 Jahre	492	492	19931
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>12,8</i>	<i>12,8</i>	<i>15,5</i>
Ledig 18 Jahre und älter	1486	1486	42542
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>38,6</i>	<i>38,6</i>	<i>33,0</i>
Verheiratet	1375	1375	49983
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>35,7</i>	<i>35,7</i>	<i>38,8</i>
Verwitwet	283	283	8858
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>7,3</i>	<i>7,3</i>	<i>6,9</i>
Geschieden	216	216	7572
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>	<i>5,9</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Südstadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Südstadt	Südstadt	Heidelberg
	005 1	00 5	
Privathaushalte insgesamt			
Basis: Wohnberechtigte Personen 1)	2671	2671	74969
Basis: Wohnbevölkerung 2)	2423	2423	69577
davon:			
Einpersonenhaushalte	1604	1604	38229
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>66,2</i>	<i>66,2</i>	<i>54,9</i>
Mehrpersonenhaushalte	819	819	31348
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>33,8</i>	<i>33,8</i>	<i>45,1</i>
HH ohne Kinder unter 18 Jahre	2096	2096	55298
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>86,5</i>	<i>86,5</i>	<i>79,5</i>
HH mit Kindern unter 18 Jahre	327	327	14279
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>13,5</i>	<i>13,5</i>	<i>20,5</i>
darunter:			
Haushalte mit 1 Kind	150	150	7000
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>45,9</i>	<i>45,9</i>	<i>49,0</i>
Haushalte mit 2 Kindern	130	130	5307
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>39,8</i>	<i>39,8</i>	<i>37,2</i>
Haushalte mit 3 u. m. Kindern	47	47	1972
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>14,4</i>	<i>14,4</i>	<i>13,8</i>
vollst. Familien mit Kindern	242	242	10283
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>74,0</i>	<i>74,0</i>	<i>72,0</i>
Alleinerziehende	85	85	3996
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>26,0</i>	<i>26,0</i>	<i>28,0</i>

Quelle: 1970: Volkszählung 1970; 1987: Volkszählung 1987; 1999: Eigene Fortschreibung (RRH) sowie eigene Berechnungen

1) Wohnberechtigte Personen = Einwohner mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Heidelberg 2) Wohnbevölkerung = Einwohner mit Hauptwohnung in Heidelberg

Natürliche Bevölkerungsentwicklung			
Geburten	41	41	1203
Geburtenziffer	10,6	10,6	9,3
Sterbefälle	33	33	1350
Sterbeziffer	8,6	8,6	10,5
Geburtensaldo	8	8	-147

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1999 bis 31.12.1999

Wanderungen			
Zuzüge insgesamt	815	815	25390
dar. aus dem Stadtgebiet	306	306	10992
<i>in % der Zuzüge</i>	<i>37,5</i>	<i>37,5</i>	<i>43,3</i>
Wegzüge insgesamt	833	833	25368
dar. in das Stadtgebiet	329	329	10992
<i>in % der Wegzüge</i>	<i>39,5</i>	<i>39,5</i>	<i>43,3</i>
Wanderungssaldo	-18	-18	22

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1999 bis 31.12.1999

Stellung im Beruf			
Erfasster Personenkreis insgesamt	827	827	29757
davon:			
einfache Stellung	58	58	3378
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>7,0</i>	<i>7,0</i>	<i>11,4</i>
mittlere Stellung	338	338	12434
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>40,9</i>	<i>40,9</i>	<i>41,8</i>
gehobene Stellung	174	174	6074
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>21,0</i>	<i>21,0</i>	<i>20,4</i>
höhere Stellung	257	257	7871
<i>in % der erfassten Personen</i>	<i>31,1</i>	<i>31,1</i>	<i>26,5</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1995, Auswertung nur für den Personenkreis, für den Angaben vorliegen

Die Daten stehen für 1999 wegen Änderung des Meldegesetzes nicht mehr zur Verfügung.

Kraftfahrzeuge			
KFZ	1930	1930	68301
darunter:			
PKW	1715	1715	59760
KFZ je 1000 Einwohner	501	501	530

Quelle: Kraftfahrtbundesamt; 10.01.2000

Südstadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Südstadt	Südstadt	Heidelberg
	005 1	00 5	
Wirtschaft			
Erwerbstätige	1591	1591	54099
Erwerbslose	114	114	4412
Beschäftigte	1161	1161	87578
davon:			
Gewerbliche Landwirtschaft	33	33	281
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>0,3</i>
Produzierendes Gewerbe	294	294	21917
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>25,3</i>	<i>25,3</i>	<i>25,0</i>
Dienstleistungen	834	834	65380
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>71,8</i>	<i>71,8</i>	<i>74,7</i>
Anteil der weibl. Beschäftigten	560	560	40538
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>48,2</i>	<i>48,2</i>	<i>46,3</i>
Arbeitsstätten	145	145	6498
davon:			
Gewerbliche Landwirtschaft	2	2	52
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,8</i>
Produzierendes Gewerbe	27	27	915
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>18,6</i>	<i>18,6</i>	<i>14,1</i>
Dienstleistungen	116	116	5531
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>80,0</i>	<i>80,0</i>	<i>85,1</i>

Quelle: Volkszählung 1987

Wohnungen			
insgesamt	2129	2129	68065
davon:			
mit 1 Zimmer	272	272	11620
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>12,8</i>	<i>12,8</i>	<i>17,1</i>
mit 2 Zimmern	511	511	17684
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>24,0</i>	<i>24,0</i>	<i>26,0</i>
mit 3 Zimmern	729	729	19271
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>34,2</i>	<i>34,2</i>	<i>28,3</i>
mit 4 Zimmern	315	315	10471
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>14,8</i>	<i>14,8</i>	<i>15,4</i>
mit 5 u. m. Zimmern	302	302	9019
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>14,2</i>	<i>14,2</i>	<i>13,3</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnfläche insgesamt in qm	167273	167273	5091957
Wohnfläche pro Einwohner	43,4	43,4	39,5

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999

Wohnungsalter			
vor 1948	439	439	23735
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>20,6</i>	<i>20,6</i>	<i>34,9</i>
1949 - 1968	1226	1226	19717
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>57,6</i>	<i>57,6</i>	<i>29,0</i>
1969 - 1978	201	201	8856
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>9,4</i>	<i>9,4</i>	<i>13,0</i>
1979 u. später	263	263	15757
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>12,4</i>	<i>12,4</i>	<i>23,1</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1999, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnungsausstattung			
Bad,WC und Sammelheizung	2394	2394	46157
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>90,3</i>	<i>90,3</i>	<i>75,5</i>
Bad,WC ohne Sammelheizung	233	233	11753
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>8,8</i>	<i>8,8</i>	<i>19,2</i>
ohne Bad, mit WC	11	11	1728
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>2,8</i>
mit Bad, ohne WC	7	7	608
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>1,0</i>
ohne Bad, ohne WC	6	6	913
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>1,5</i>

Quelle: Wohnungs- und Gebäudezählung 1987, einschl. der an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen; Angaben soweit ausgewiesen (2651 Wohnungen = 100%)

Südstadt auf einen Blick 1999

Erhebungsmerkmal	Südstadt	Südstadt	Heidelberg
	005 1	00 5	
Kindertagesstätten			
Kindertagesstätten insgesamt	2	2	74
darin Plätze insgesamt	85	85	3944 1)
darunter:			
Kindergartenplätze	85	85	2881
Kindertagesheimplätze	-	-	1063
Kinderkrippenplätze 2)	15	15	400

Quelle: Kinder- und Jugendamt, Oktober 1999

1) 3944 Plätze davon 279 zusätzlich stadtteilübergreifende Plätze ohne Zuordnung auf die Stadtteile.

2) mit Tagespflege. Stadtteilübergreifend: 4 Tagespflegeplätze im Elternhaus

Schulen			
Öffentliche und private Grundschulen (Anz.)	1	1	20
Schülerinnen/Schüler	24	24	4591
Klassen	1	1	205
Öffentliche und private Hauptschulen (Anz.)	-	-	9
Schülerinnen/Schüler	-	-	1030
Klassen	-	-	55
Öffentliche und private Realschulen (Anz.)	-	-	5
Schülerinnen/Schüler	-	-	1504
Klassen	-	-	58
Öffentliche und private Gymnasien (Anz.)	2	2	10
Schülerinnen/Schüler	1688	1688	6441
Klassen	76	76	284
Öffentliche und private Gesamtsch. (Anz.)	-	-	2
Schülerinnen/Schüler	-	-	1745
Klassen	-	-	70
Sonder- u. Förderschule (Anzahl)	-	-	4
Schülerinnen/Schüler	-	-	413
Klassen	-	-	47
Berufsbildende öffentl. Schulen (Anzahl)	1	1	6
Schülerinnen/Schüler	1579	1579	6499
Klassen	67	67	288
Schulen insgesamt	4	4	56
Schüler insgesamt	3291	3291	22223

Quelle: Schulverwaltungsamt, Schulbericht 1999/2000. 1999 IGH ohne Primarstufe. Sie ist bei den Grundschulen enthalten.

Sporthallen u. -anlagen			
Sporthallen insgesamt 1)	3	3	46
Übungseinheiten 2)	4,5	4,5	67,5
Fläche in qm (netto)	1971	1971	26487
Sportfreiflächen Anzahl insg.	3	3	55
Fläche in qm (netto)	13400	13400	283635 3)
davon:			
Rasenspielfelder (Anzahl)	2	2	28
Fläche in qm (netto)	12600	12600	176715
Tennenspielfelder (Anzahl)	-	-	12
Fläche in qm (netto)	-	-	86900
Kleinspielfelder (Anzahl)	1	1	15
Fläche in qm (netto)	800	800	20020

Quelle: Sport- und Bäderamt, Oktober 1999

1) inklusive Gymnastikhallen und -räume.

2) Unter Übungseinheit versteht man die Belegungskapazität der Hallen (gleichzeitige Belegung durch mehrere Gruppen).

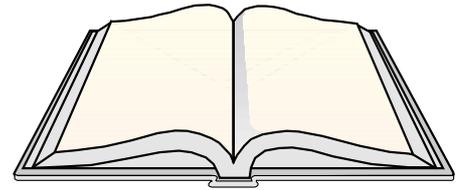
3) 26.165 qm davon werden hauptsächlich von der Universität genutzt und sind für andere nur eingeschränkt nutzbar.

Einrichtungen der Altenhilfe	20	20	1838
davon:			
Dauerpflegeplätze	-	-	1061
Kurzzeitpflegeplätze	20	20	35
Tagespflegeplätze	-	-	60
Altenwohnheim/-stifte	-	-	532
Betreutes Wohnen	-	-	113
Betreutes Wohnen in der eigenen Wohnung	-	-	37

Quelle: Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, November 1999

Ausgewählte Literaturhinweise

Wenn Sie noch mehr wissen wollen:



Veröffentlichungen der Stadt Heidelberg (Herausgeberin)

1. Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Teil 1 - Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, Heidelberg 1995
2. Stadtteilrahmenplan Weststadt/Südstadt, Dokumentation der beiden Workshops am 17. Februar und 23. Februar 2000, Heidelberg 2000
3. Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Leitlinien und Ziele, Heidelberg 1997
4. Modell Räumliche Ordnung
Bearbeitung: Büro Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin, Heidelberg 2000
5. Siedlungsstrukturkonzept
Bearbeitung: Büro Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin, Heidelberg 2000
6. Freiflächenstrukturkonzept
Bearbeitung: Arbeitsgemeinschaft Becker, Giseke, Mohren, Richard in Zusammenarbeit mit Büro Conradi, Braum & Bockhorst, Berlin, Heidelberg 2000
7. Tourismusleitbild Heidelberg, Heidelberg 1993
8. Einzelhandelstrukturuntersuchung Heidelberg 1997
Bearbeitung: Concepta, Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH und AGENDA, Beratungsbüro für Stadt- und Regionalentwicklungsplanung, Heidelberg 1997
9. Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994, Heidelberg 1994
10. 9. Heidelberger Planungsworkshop, Verkehr im Bereich Hauptbahnhof – Dokumentation, Heidelberg 1999
11. Solidarische Stadt, Dokumentation der Auftaktveranstaltung (zum Stadtentwicklungsplan) vom 8. Oktober 1994, Heidelberg 1995
12. Der Heidelberger Kriminalitätsatlas - ein Kooperationsmodell zwischen Polizei und Kommunalverwaltung, Heidelberg 1999
13. Der Heidelberger Kriminalitätsatlas – Kleinräumige Kriminalitätsentwicklung 1998/1999, Heidelberg 2000
14. Befragung von Jugendlichen in Heidelberg 1997, Abschlussbericht,
Hrsg.: Stadt Heidelberg und Universität Mannheim, Heidelberg 1998
15. Alter(n) in Heidelberg - 15 Fragen - 15 Antworten, Heidelberg 1993
16. Senioren Stadtbuch, Heidelberg 1999
17. Evaluation der Seniorenzentren - Ergebnisse der gerontologischen Untersuchung
Hrsg.: Institut für Gerontologie der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, Heidelberg 1999
18. Umweltbericht 1995 – 1998, Heidelberg 1998
19. Umweltplan
Bearbeitung: planungsgruppe 4, Umweltplanung für Kommune und Region GmbH, Berlin, Heidelberg 1999
20. Stadtklima 1995
Bearbeitung: Prof. Dr. Heinz Karrasch, Geographisches Institut der Universität Heidelberg und Dr. Seitz ÖKOPLANA, Mannheim, Heidelberg 1995
21. Schallimmissionsplan Heidelberg, Schallimmissionen und Lärmbelastungen in Heidelberg 1998,
Bearbeitung:, Heidelberg 1998

Die Materialien sind zu beziehen über Stadt Heidelberg:

- ▶ **Amt für Stadtentwicklung und Statistik**, Postfach 10 55 20, 69045 Heidelberg,
Tel.: 0 62 21 / 58-2150, Fax: 0 62 21 / 58 46 2150, e-mail: stadtentwicklung@heidelberg.de
Nr. 1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 13

- ▶ **Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung**, Prinz Carl, Kornmarkt 1,
69117 Heidelberg, Tel.: 0 62 21 / 58-1800, Fax: 0 62 21 / 58-1829,
e-mail: umweltamt.heidelberg@heidelberg.de
Nr. 18, 19, 20, 21

- ▶ **Kinder- und Jugendamt**, Fischmarkt 2, 69117 Heidelberg, Tel.: 0 62 21 / 58-3151,
Fax: 0 62 21 / 58-4851, e-mail: Amt51al@heidelberg.de
Nr. 14

- ▶ **Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit**, Dantestr. 7, 69115 Heidelberg,
Tel.: 0 62 21 / 58-3700, Fax: 0 62 21 / 58 3890, e-mail: Amt50al@heidelberg.de
Nr. 15, 16, 17

- ▶ **Stadtplanungsamt**, Palais Graimberg, Kornmarkt 5, 69117 Heidelberg,
Tel.: 0 62 21 / 58-2300, Fax: 0 62 21 / 58-2290, e-mail: amt61al@heidelberg.de
Nr. 5, 6, 9, 10