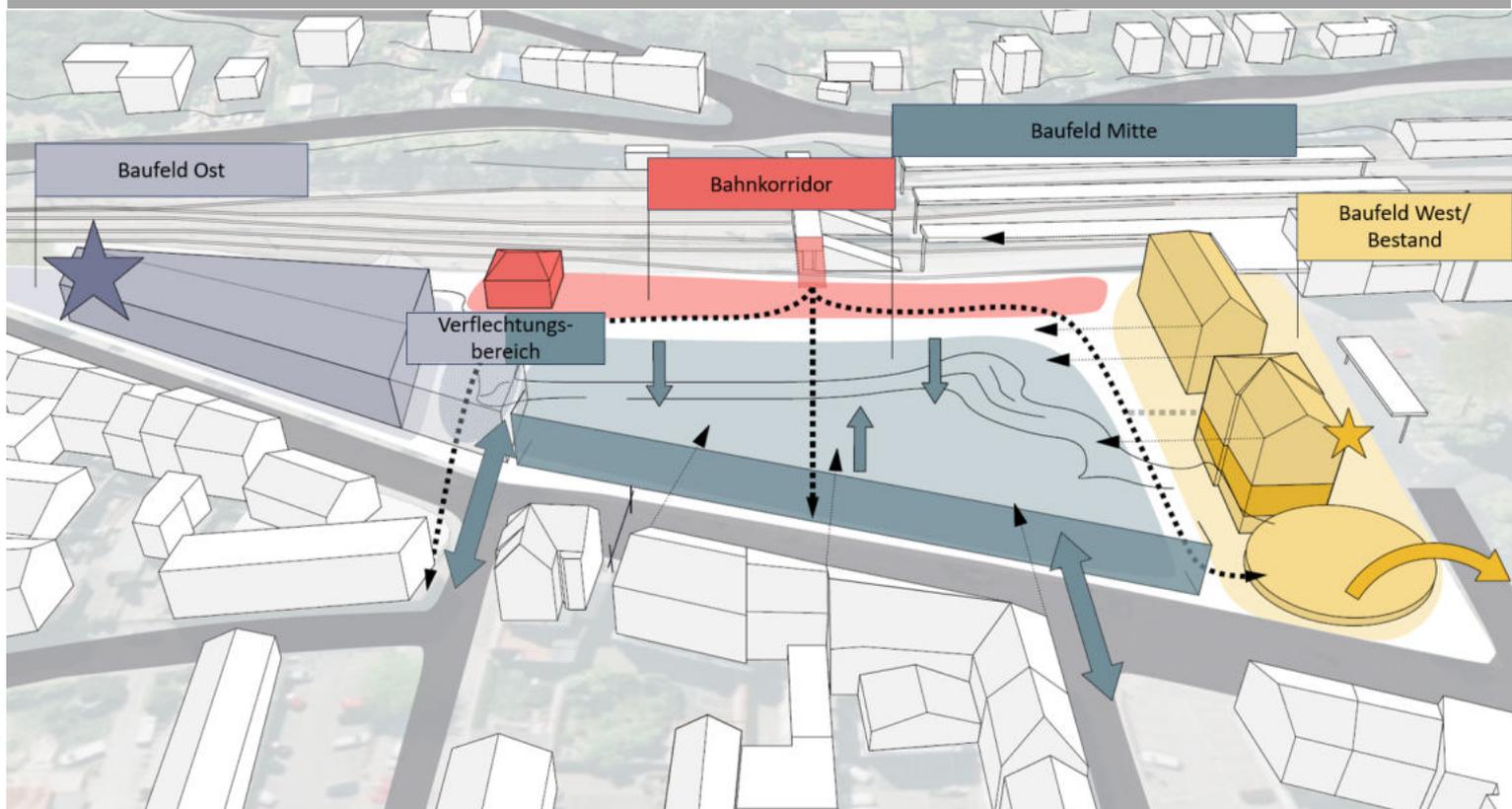


Städtebauliche & immobilienwirtschaftliche Machbarkeitsstudie

Bahnhofsumfeld in Neustadt an der Weinstraße – Teilbereich Ost
Bericht



stadtimpuls
kommunal- und projektentwicklung

Stand 20.12.2023



Auftraggeber: WBG-Wohnungsbaugesellschaft Neustadt a.d Weinstraße mbH
Konrad-Adenauer-Straße 47
67433 Neustadt

In Kooperation mit: Der Stadt Neustadt an der Weinstraße
Der DB Station&Service AG sowie
Dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd)

Auftragnehmer: Stadtimpuls | Integrierte Kommunal- und Projektentwicklung
Industriestraße 7b
76829 Landau



In Kooperation mit: 3B Plan | Planungsbüro und Ingenieurbüro
Phillip-Mayer-Str. 7
67304 Eisenberg



Inhalt

1	Hintergrund, Zielsetzung und Methode der Machbarkeitsstudie	4
1.1	Hintergrund und Zielsetzung	4
1.2	Methode	5
2	Grundlagenermittlungen und Bestandsanalyse	7
2.1	Makrostandortanalyse und Einordnung des Plangebiets	7
2.2	Makrostandort und makrostandortrelevante Struktur- und Lagefaktoren	7
2.2.1	Makrostandort	7
2.2.2	Makrostandortrelevante Struktur- und Lagefaktoren	9
2.2.3	Einordnung des Plangebiets	12
2.2.4	Fachspezifische Analyse des Plangebiets	14
2.3	Immobilienwirtschaftliche Marktanalyse	30
2.3.1	Teilmärkte	30
2.3.2	Nutzungspotenziale	35
2.3.3	Fazit	37
2.4	Zusammenfassung Erkenntnisse Fachgespräche/-gutachten	38
3	Planungsziele und Entwicklungsszenarien	43
3.1	Planungsziele und Rahmenbedingungen der zukünftigen Entwicklung	43
3.1.1	Allgemeine Planungsziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung	43
3.1.2	Fachspezifische konkretisierende Rahmenbedingungen / Best Practice Beispiele	47
3.2	Städtebauliche Leitidee und Entwurfsvarianten	50
3.2.1	Baufeld West	53
3.2.2	Baufeld Ost	62
3.2.3	Baufeld Mitte	70

3.3	Entwicklungsszenarien	85
3.3.1	Entwicklungsszenario 1	88
3.3.2	Entwicklungsszenario 2	91
3.3.3	Entwicklungsszenario 3	95
3.4	Variantendiskussion	98
3.4.1	Ableich Planungsziele und fachliche Bewertung	98
3.4.2	Weitere Empfehlung für die konkretisierende Vorzugsvariante/ Synthese	102
4	Entwicklungskonzept	104
4.1	Städtebauliches Gesamtkonzept und Masterbebauungsvorschlag	104
4.1.1	Städtebauliches Gesamtkonzept	104
4.1.2	Masterbebauungsvorschlag	107
4.2	Themenvertiefungen	112
4.2.1	Erschließung	112
4.2.2	Bebauung	113
4.2.3	Freiraum, Grünflächen und Niederschlagsentwässerung	116
4.2.4	Gebäudenutzungen	119
4.2.5	Flächenbilanzen und Kennwerte	126
4.3	Projektentwicklungsmodelle und Grundstücksaufteilungsoptionen	127
4.4	Residualwertbetrachtung	131
4.4.1	Das Residualwertverfahren	131
4.4.2	Identifikation/ Ermittlung der wirtschaftlichen Einflussfaktoren für die Entwicklung	131
4.4.3	Gesamtkostenbetrachtung	132
4.4.4	Darstellung der Einnahmesituation und Ermittlung der Eckdaten für ein Betreiberkonzept für ein gemeinsames Parkhaus	132
4.4.5	Ermittlung fiktiver Veräußerungserlöse	133
4.4.6	Ermittlung Residualwert	133

5	Empfehlungen für die weitere Projektentwicklung	135
5.1	Empfehlungen zu Art/ Form der weiteren Zusammenarbeit der Projektpartner, Verteilung des wirtschaftlichen Nutzens	135
5.2	Immobilienwirtschaftliche Empfehlungen	136
5.3	Planungsstrategische Empfehlungen	138
5.4	Verfahren zur Auswahl von möglichen Investoren für die Umsetzung der Planung (Projektentwicklungsverfahren)	139
5.5	Zusammenfassung	141
	Abbildungsverzeichnis	142

1 Hintergrund, Zielsetzung und Methode der Machbarkeitsstudie

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Mit rund 55.000 Einwohnern und einer Fläche von circa 117 km² zählt das Mittelzentrum Neustadt an der Weinstraße zu den drei flächenmäßig größten Städten in Rheinland-Pfalz. In zentraler Lage befindet sich der Bereich des Hauptbahnhofs, u.a. mit dem angrenzenden Untersuchungsgebiet der vorliegenden Machbarkeitsstudie.



Abbildung 1: Verortung Plangebiet im Bahnhofsumfeld

Über die nördlich angrenzende Fußgängerzone erreicht man in fünf Gehminuten das historische Stadtzentrum. Das historische Bahnhofsempfangsgebäude, der Saalbau, der zentrale Busbahnhof, die Hauptpost und die benachbarte Hetzel Galerie verleihen dem Bahnhofsumfeld nicht nur sein historisch geprägtes städtebauliches Gesicht, sie bilden gleichzeitig auch den südlichen funktionalen Schwerpunkt der Innenstadt. Dennoch weist das Bahnhofsumfeld einen Handlungsbedarf auf, der eine städtebauliche Weiterentwicklung und Inwertsetzung des Areals fordert. Dabei wurden bereits verschiedene Projektbausteine entwickelt: das Postareal, der Bahnhofsvorplatz und die Verlängerung des Fußgängerstegs über die Gleise nach Süden.

In einem nächsten Schritt soll eine gesamthafte Entwicklung des Teilbereichs Ost genauer fokussiert werden. Das Plangebiet weist aufgrund seiner heterogenen Bau- und Nutzungsstruktur gestalterische und funktionale Defizite auf. Relevante und ökologisch bedeutsame Grün- und Freiflächen finden sich hier keine. Hinsichtlich der örtlichen Lage an einer wichtigen Verkehrsachse – in einem Bereich, den man als Auftakt des Zentrums verstehen kann – präsentiert sich die Stadt hier eher von einer unattraktiven Seite. Die nördlich angrenzende dichte Blockrandbebauung der Stadterweiterung und die Innenstadt mit ihren mittelalterlichen Strukturen bilden Raumkanten, welche im Plangebiet entlang der Landauer Straße fehlen. Eine zentrale Herausforderung für die zukünftige Entwicklung stellt weiter die topografische Situation im Plangebiet dar. Eine von West nach Ost verlaufende Stützmauer mit Höhenunterschieden von bis zu 4 Metern teilt das Plangebiet in zwei unterschiedliche Höhenniveaus.

Dennoch birgt die Fläche ein großes Aufwertungspotenzial, was auch die Eigentümer die Stadt Neustadt an der Weinstraße, die WBG-Wohnungsbaugesellschaft, die DB-Station & Service AG erkannt haben. Gemeinsam haben sie eine städtebauliche und immobilienwirtschaftliche Machbarkeitsstudie beauftragt.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, mögliche hochwertige städtebauliche als auch immobilienwirtschaftliche Entwicklungsoptionen für das Plangebiet aufzuzeigen. Dabei sollen bereits zwischen den Partnern abgestimmten Ziele und Eckpunkte der zukünftigen Entwicklung überprüft und in enger Abstimmung in einem Gesamtkonzept zusammengeführt und weiterentwickelt werden. Die Machbarkeitsstudie soll Handlungsempfehlungen für eine weitere Projektentwicklung darstellen.

1.2 Methode

Die Machbarkeitsstudie setzt sich aus 3 zentralen Arbeitsphasen zusammen. In einer ersten Analysephase wurden Grundlagen ermittelt und der Bestand analysiert. Während dieser Phase wurden Fachgespräche geführt und ein Baugrundgutachten erstellt. Abschließend wurden die fachspezifischen Analyseergebnisse in einer SWOT-Analyse zusammengeführt und bewertet. So wurden ausreichend Grundlagen für die Konzeptphase geschaffen. In einem städtebaulichen Leitbild wurden die zwischen den Partnern abgestimmten Ziele und Eckpunkte der Planung überprüft, zusammengeführt und basierend auf den Erkenntnissen der planerischen Bestandsanalyse ergänzt.

Aufbauend auf dem städtebaulichen Leitbild wurden mit Hilfe unterschiedlicher Entwurfsvarianten baufeldweise Entwicklungsalternativen geprüft. Durch entsprechende Kombinationen der Entwurfsvarianten wurden anschließend anhand von Entwicklungsszenarien Kennzahlen und eine überschlägige Kostenkalkulation für die zukünftige Entwicklung dargestellt.

Im Rahmen der Entwicklung der Vorzugsvariante wurden die Vor- und Nachteile der einzelnen Entwicklungsszenarien gegenübergestellt und zu einer Synthese zusammengeführt, welche den Masterbebauungsvorschlag abbildet.

Für diesen Masterbebauungsvorschlag wurde eine vertiefte Residualwertbetrachtung durchgeführt, welche die städtebaulichen Absichten um immobilienwirtschaftliche Parameter ergänzt und zu einer abschließenden Empfehlung für die zukünftige Projektentwicklung des Areals zusammenführt.

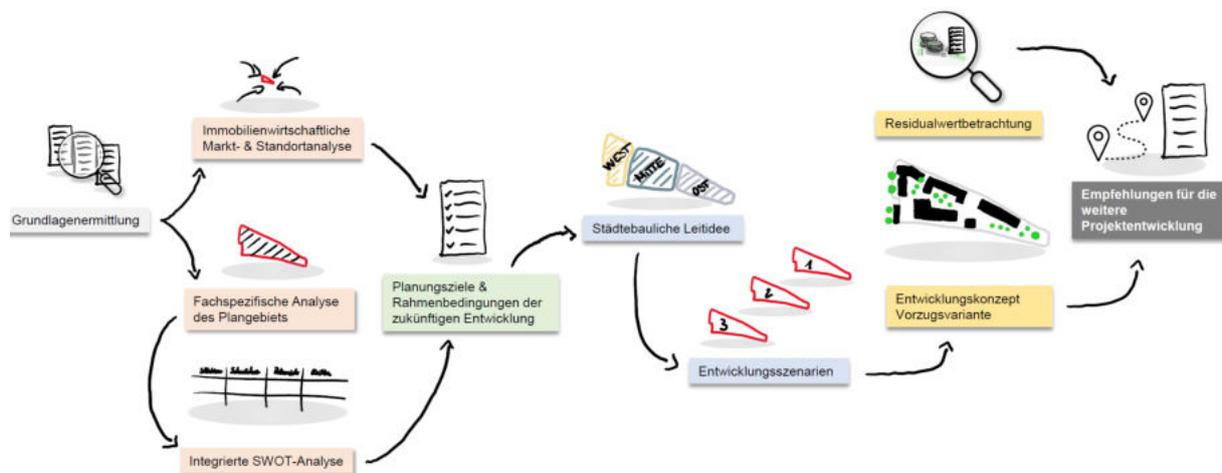


Abbildung 2: Methodische Herangehensweise im Rahmen der Machbarkeitsstudie

2 Grundlagenermittlungen und Bestandsanalyse

2.1 Makrostandortanalyse und Einordnung des Plangebiets

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie (MBKS) erfolgte zunächst für den Makrostandort Neustadt an der Weinstraße eine Standortanalyse. Die Standortanalyse erfolgte anhand üblicher Standortfaktoren. Gleichzeitig wurden weitere (wirtschaftliche) Einflussfaktoren für die weitere Entwicklung der Stadt in Bezug auf das Plangebiet identifiziert.

Die Standortanalyse basiert auf einer Sekundäranalyse (= Erhebungsart 1) des bereitgestellten Datenmaterials der Auftraggeber. Aus den Dokumenten wurden grundlegende Aussagen abgeleitet. Die Bewertungsergebnisse wurden auch durch gewichtige Aussagen sogenannter Ortskennerggespräche und durch eigene Analysen (= Erhebungsart 2) ergänzt. Durch die Gespräche sollten grundsätzliche Tendenzen festgehalten und allgemeingültige Grundlagen für die Entwicklung des Plangebietes zusammengefasst werden. Neben den Fachgesprächen mit Vertretern der drei Auftraggeber wurden Schlüsselpersonen aus den Bereichen der Architektur, Finanzen und Bildung sowie dem Innenstadtbeirat, der Tourist, Kongress und Saalbau GmbH (TKS) sowie der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft der Stadt Neustadt (WEG) befragt.

Die Entwicklung des Plangebietes muss im Zusammenhang mit der Makrolage (angrenzende Innenstadt und nähere Umgebung) eingeordnet und analysiert werden. Hierbei werden die Bereiche Wohnen, Wirtschaft (Gewerbe), Verkehr, Stadtzentrum (Innenstadt), Tourismus/Kultur und Erholung betrachtet, da sich diese direkt oder indirekt auf die Standortqualität auswirken. Für die Standortbewertung sind auch feststehende Planungen wie der neue Bahnhofsvorplatz und die Überplanung bzw. die Entwicklung des direkt anschließenden Postareals von Bedeutung.

Für das Plangebiet selbst wurden zudem sowohl eine städtebauliche Einordnung vorgenommen sowie eine fachspezifische Analyse durchgeführt (Primäranalysen).

2.2 Makrostandort und makrostandortrelevante Struktur- und Lagefaktoren

2.2.1 Makrostandort

Die kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße ist ein Mittelzentrum in Rheinland-Pfalz in der Metropolregion Rhein-Neckar mit 54.916 Einwohnern (Bürgerbüro, Stand: Ende 2022). Das Umland der Stadt ist geprägt von einer Vielzahl an umliegenden Mittel- und Oberzentren. In westlicher Richtung erstreckt sich die Westpfalz mit dem Oberzentrum Kaiserslautern. Im Osten schließt die dicht besiedelte Region Rhein-Neckar mit den Oberzentren Ludwigshafen und

auf baden-württembergischer Seite Mannheim in räumlicher Nähe an. Hinzu kommen die nah gelegenen Mittelzentren Bad Dürkheim, Speyer und Landau, welche in weniger als 30 Minuten Autofahrt erreichbar sind.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße besteht aus der Kernstadt und insgesamt neun Ortsbezirken/ Weindörfern (Diedesfeld, Duttweiler, Geinsheim, Haardt, Hambach, Königsbach, Gimmeldingen, Lachen-Speyerdorf, Mußbach). Die Kernstadt von Neustadt ist über die Jahre zusammengewachsen und setzte sich einst aus kleineren Siedlungen, Weilern und Gehöften zusammen. Von diesen Stadtteilen (insgesamt 7, z.B. Branchweiler, Hambacher Höhe, Afrikaviertel, Schöntal) ist das Stadtviertel Winzingen als Winzerdorf das bekannteste und erstmal im Jahr 774 urkundlich erwähnt.

Die Stadt Neustadt liegt verkehrsgünstig im Dreieck der Bundesstraßen B38 (Landau - Ludwigshafen) und B 39 (Speyer - Kaiserslautern) und der Bundesautobahn A65 (Karlsruhe - Ludwigshafen/Mannheim). Innerhalb von 10-20 Min. erreichen Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Lambrecht (Westen), Maikammer und Edenkoben (Süden) und Haßloch (Osten) die Stadtgrenze. Der Hauptbahnhof nimmt die Funktion des zentralen ÖPNV-Knotens von Neustadt ein und hat eine verteilende Funktion. Der Busverkehr wird über den Verkehrsverbund Rhein-Neckar abgewickelt.



Abbildung 3: Gesamtstädtische Einordnung

Der Makrostandort Neustadt an der Weinstraße nimmt insgesamt betrachtet eine Vielzahl von Funktionen ein – für sich selbst und seine Umlandgemeinden.

Einen wichtigen Standortvorteil der Stadt stellt die Lage im deutschen Weinbaugebiet Pfalz dar. Mit ca. 228 km² Anbaufläche ist die gleichnamige Region hinter Rheinhessen das zweitgrößte deutsche Weinbaugebiet mit über 3.500 Winzerbetrieben und über 100 Mio. Rebstöcken.

Die Stadt ist geprägt vom Weinbau, der damit eng verbundenen Kultur und der gewachsenen Umwelt. Auf die Stadt entfällt eine besiedelte Fläche in Relation zur Gesamtstadt (=117 km²) von lediglich 13,5 % (Wohnbauflächen, Industrie- und Gewerbeflächen, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen).

Der Verkehr nimmt eine Fläche von 760 ha (6,5 %) ein. Den Rest von 9.362 ha (80 %) machen Vegetation und Gewässer aus.

Durch die exponierte landschaftliche Lage am Rande des Pfälzerwaldes, der Haardt und die durchlaufende Weinstraße hat die Stadt vielversprechende, weiche Standortfaktoren vorzuweisen. Hinzu kommen die historische Altstadt, touristische Angebote, viele Radwege, das Stadionbad und nicht zuletzt das Hambacher Schloss. Attraktive Hotellerie- und Gastronomieangebote erweitern das Angebot.

2.2.2 Makrostandortrelevante Struktur- und Lagefaktoren

Mittelzentrale Versorgungsfunktion

Neustadt nimmt die Funktion eines Mittelzentrums ein und erfüllt die hierfür erforderlichen Versorgungsstandards, wie zum Beispiel in den Bereichen Verkehr und Gesundheit, den vorhandenen Bildungsangeboten und auch innerhalb der behördlichen Strukturen.

Im Umland der Stadt befinden sich eine Vielzahl an weiteren Mittelzentren (u.a. Speyer, Landau, Edenkoben, Haßloch, Bad Dürkheim, Schifferstadt).

Wichtig für die räumliche Einordnung aus wirtschaftlicher Sicht ist die Lagebeschreibung zweier sehr unterschiedlicher Strukturbereiche: In westlicher Richtung erstreckt sich die überwiegend strukturschwache Westpfalz mit dem Oberzentrum Kaiserslautern. Im Osten hingegen schließt die dicht besiedelte Region Rhein-Neckar mit den Oberzentren Ludwigshafen und auf baden-württembergischer Seite der Stadt Mannheim in räumlicher Nähe an. Hieraus ergibt auch aus siedlungsräumlicher Sicht ein Zentrengefüge mit einem ausgeprägten, überdurchschnittlichen Wettbewerbsumfeld für die Stadt (vgl. Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH, 11/2020). Hinzu kommen nah gelegene Mittelzentren als Wettbewerber: Die Städte Bad Dürkheim, Speyer und Landau sind in weniger als 30-Min. Autofahrt erreichbar.

Wirtschaftsstruktur

Wirtschaftsstrukturell für den Makrostandort prägend sind in erster Linie das größere Gewerbegebiet „Weinstraßenzentrum“ und die Innenstadt zu nennen, an die das Plangebiet unmittelbar anschließt.

Insgesamt ist in der Stadt eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung feststellbar: Dies zeigt sich beispielsweise in der einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffer von rd. 105 (über dem Durchschnitt von RLP (99) und dem Bundesdurchschnitt (100) und der Verkaufsflächenausstattung (2,11 m² / Einwohner über dem Bundesdurchschnitt (1,50 m²/EW) (vgl. Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH, 11/2020).

Einzelhandel

In der Gesamtstadt werden heute über 300 Einzelhandelsbetriebe gezählt (hiervon ca. 170 im zentralen Versorgungsbereich (ZVB) mit ca. 26.000 m² Verkaufsfläche). Die Gesamtverkaufsfläche beträgt ca. 115.000 m² (vgl. Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH, 11/2020). Eine Bewertung wird durch eine Relation mit der aktuellen Einwohnerzahl erreicht: Hier liegt Neustadt mit einer Verkaufsflächenausstattung von rd. 2,11 m² pro Einwohner über dem Bundesdurchschnitt. Neben den Einzelhandelsbetrieben sind auch weitere, Zentren ergänzende Funktionen im ZVB verortet. Dies zeigt die Stärke der Stadt als wichtiger Einzelhandelsstandort in der Region.

Die Innenstadt selbst mit ihren Einkaufsmöglichkeiten sowie den gastronomischen und kulturellen Angeboten, teilt sich in mehrere Lagebereiche auf. Die Fußgängerzone und deren „Seitenarme“ bilden eine homogene, preisorientierte Konsumlage und die sog. „Mainstream“ Konsumlage. Diese ist charakterisiert durch einen Einzelhandelsbesatz mit gängigen Filialisten, die ein breites Kundenspektrum ansprechen und vom Preisgefüge im unteren bis mittleren Genre agieren. Diese Lagen werden geprägt von Anbietern, die auf eine hohe Frequenz angewiesen sind oder selbst mit größeren Flächenangeboten höhere Passantenfrequenz generieren.

Inhabergeführte Einheiten fügen sich eher an den Altstadtkern mit seiner Fußgängerzone an. Der Filialisierungsgrad gibt dabei an, wie hoch der Anteil der Filialunternehmen an der Gesamtanzahl der Einzelhandelsbetriebe in einem räumlich abgegrenzten Bereich ist. In der Fußgängerzone und den angrenzenden Bereichen überwiegen die Filialbetriebe stark. Um das Bahnhofsumfeld und das Plangebiet dagegen überwiegen inhaberbetriebene (Geschäfts-) Einheiten (vgl. Filialisierung im Umfeld des Standorts, Quelle: OpenStreetMap, WIGeoGIS, HERE).

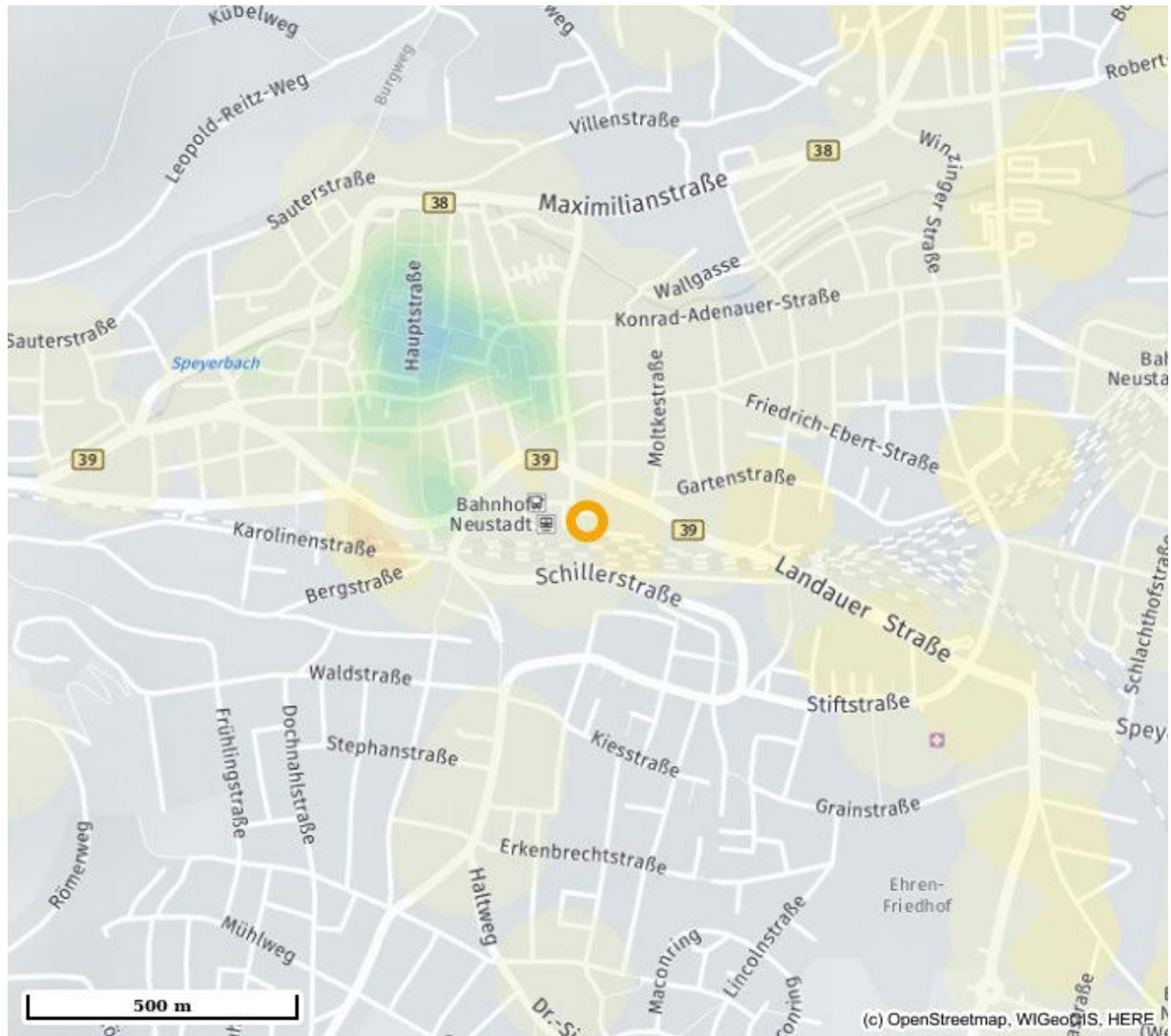


Abbildung 4: Angebotsniveau im Umfeld des Plangebietes, Quelle: OpenStreetMap, WIGeoGIS, HERE

Eine Vielzahl der Gebäude in der Innenstadt weist kleinere bis mittelgroße Flächeneinheiten auf (100 – 200 m² Nutzfläche) (vgl. WIGeoGIS).

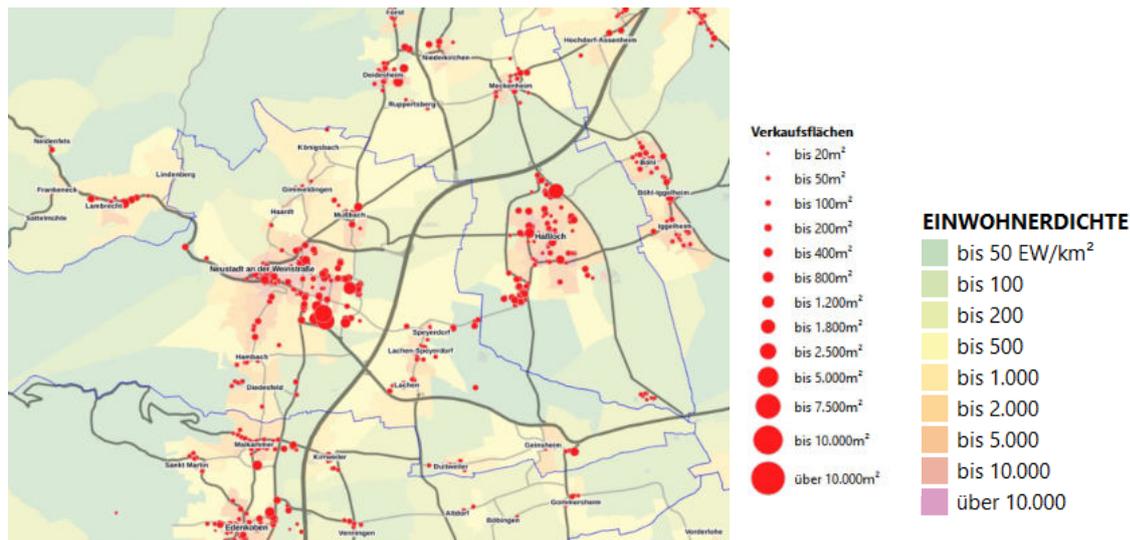


Abbildung 5: Einwohnerdichte vs. Verkaufsflächen im Handel, Quelle: OpenStreetMap / WIGeoGIS / panadress marketing intelligence

Tourismus

Der Tourismus in Neustadt verzeichnet in den letzten Jahren ein stetiges Wachstum. Dies spiegelt sich in wachsenden Übernachtungs- und Gäste- bzw. Besucherzahlen wider. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 2,2 Tage (z.B. vergleichsweise höher als in Speyer und Landau). Es lässt darauf schließen, dass die Stadt ein attraktives Umfeld für einen längeren Aufenthalt bietet. Dieser Standortvorteil wird auch von anderen Strukturbereichen (z.B. durch den Einzelhandel) genutzt.

2.2.3 Einordnung des Plangebiets

2.2.3.1 Stadtstrukturelle Einordnung

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Nördlich grenzen die typischen mittelalterlichen städtebaulichen Strukturen der Innenstadt und dichte Blockstrukturen der Stadterweiterung an. Südlich der Bahnlinie findet man aufgelockerte Wohnbebauungen mit villenartigen Bauungstypologien vor. Eine direkte Anknüpfung vom Plangebiet in die Fußgängerzone der Innenstadt besteht nicht. Kürzeste Verbindung hierhin ist die Fußgängerunterführung am Saalbau zum Hetzelplatz und zur Hetzel Galerie bzw. in Richtung Friedrichstraße. Die Fußgängerzone verläuft durch den mittelalterlichen Stadtkern und zieht nicht nur in baustruktureller Hinsicht, sondern auch aufgrund ihrer funktionalen und versorgenden Funktion Besucher an. Hier konzentrieren sich vor allem der Einzelhandel und an deren nördlichem Ende u.a. auch Arztpraxen und Dienstleistungen sowie gastronomische Nutzungen (vgl. Ausführungen oben, 2.1.1.2, Abschnitt „Einzelhandel“).

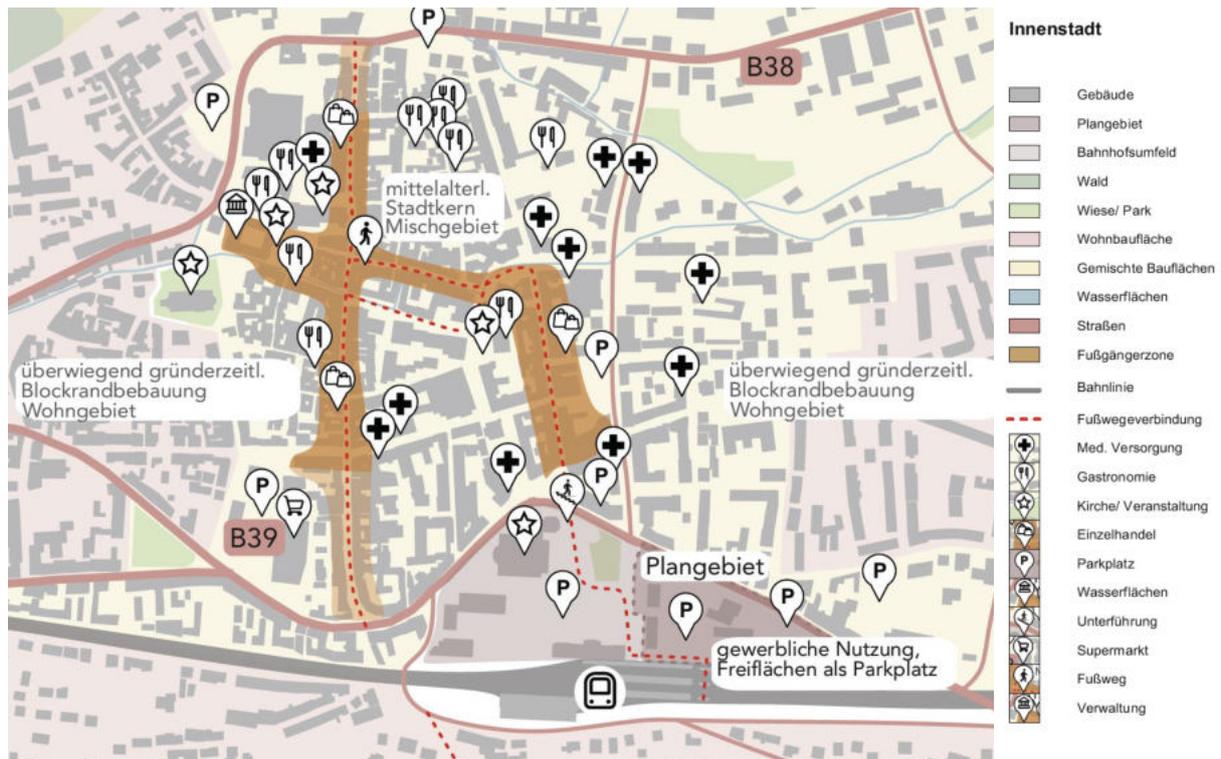


Abbildung 6: Lage des Plangebiets im Bezug zur Innenstadt

Das Plangebiet weist jedoch aufgrund seiner fußläufigen Erreichbarkeit zur Innenstadt und zum Bahnhof ein hohes städtebauliches und seine angrenzenden Nutzungen ergänzendes Aufwertungspotenzial auf. Hier besteht die Chance, durch eine entsprechende Entwicklung einen attraktiven (Innen-) Stadteingang, sowohl vom Bahnhof/Bahnsteig/Fußgängerüberführung aus Richtung Schillerstraße, als auch aus Richtung Osten auf der B39 nach Passieren des Eisenbahnviadukts kommend, zu schaffen.

2.2.3.2 Lagespezifische Einordnung

Das Bahnhofsumfeld nimmt mit seinen unterschiedlichen Teilbereichen unterschiedliche Funktionen ein. Sie stehen im engen Zusammenhang zueinander und ergänzen sich gegenseitig. Eine gesamthafte Entwicklung ist deshalb zielführend, um das Plangebiet zukunftsfähig zu entwickeln. Dafür ist die Öffnung des Plangebiets in funktionaler und stadtstruktureller Hinsicht notwendig, um Verbindungen zwischen den Nachbarschaften zu schaffen.

Dem Bahnhofsvorplatz als Ort des Ankommens soll zukünftig einladende Funktion zugeschrieben werden. Zudem hat der Bahnhofsvorplatz eine Verteiler- und Verknüpfungsfunktion. An ihm finden der Umstieg zwischen unterschiedlichen Mobilitätsarten vor allem innerhalb des öffentlichen Verkehrs, zwischen Bus und Bahn, statt.

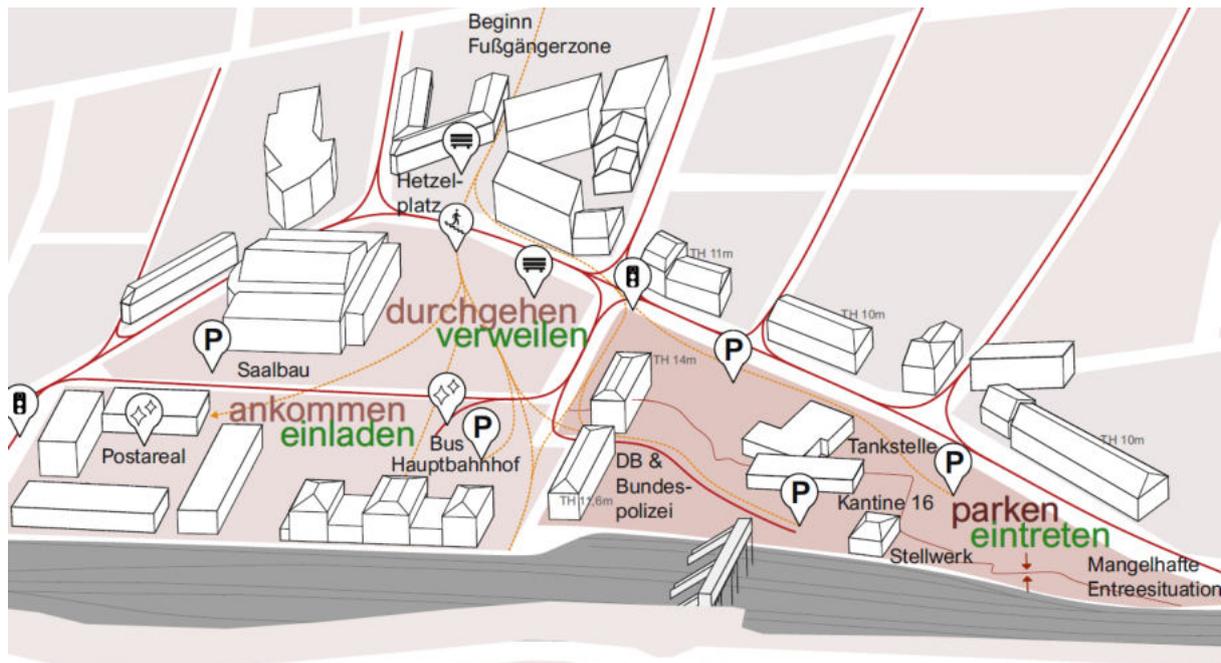


Abbildung 7: Lagespezifische Einordnung des Plangebiets

Diese wurde bereits durch die neusten Entwicklungen auf dem Postareal eingeleitet. Dort sollen ein Hotel mit Parkhaus und Fahrradparkhaus errichtet werden. Vom Bahnhof her kommend erreicht man über den Daniel-Meiningner-Platz vor dem Saalbau die Innenstadt. Dieser Bereich soll neben seiner Verbindungsfunktion in Richtung Fußgängerzone und Stadtkern eine Verweilfunktion einnehmen. Zudem ist hier die geplante Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit zentralem Omnibusbahnhof von großer Bedeutung. Die im Rahmen der Planung des Bahnhofsvorplatzes vorgesehene neu geordnete Platzfläche vor dem Bahnhofsgebäude erhält eine neue Aufenthaltsqualität.

Als Standort am Bahnhof und auch entlang einer der Haupteinfallstraßen (B39) nimmt das Plangebiet rein lagebezogen sowohl eine „Ausgangs- und Eingangslage“, als auch eine zentrale Lage im Gesamtstadtgefüge ein. Zudem weisen das Bahnhofsumfeld und das Plangebiet zahlreiche typische „dienende“ Standortfaktoren und -kriterien in Bezug zur Gesamtstadt, aber auch in Angrenzung an die zentralen Innenstadtlage auf. Gleichzeitig lässt sich das Plangebiet – auch zusammen mit dem Bahnhofsumfeld – durch die Trennwirkungen der B39 und der Bahngleise klar abgrenzen.

2.2.4 Fachspezifische Analyse des Plangebiets

Das Plangebiet „Bahnhofsumfeld – Teilbereich Ost“ umfasst das gesamte Gelände östlich des Bahnhofsvorplatzes. Es wird eingerahmt von der Bundesstraße B39/ Landauer Straße (nördlich) und der Bahnlinie (südlich).



Abbildung 8: Übersicht Plangebiet (Quelle: Stadt Neustadt an der Weinstraße)

Das Plangebiet selbst gliedert sich hinsichtlich seiner Struktur und Funktion nicht in das typische innerstädtische Gefüge aus Blockbebauung und vielfältiger attraktiver Nutzungen ein. Es ist von einer dispersen Baustruktur und einer für diesen Standort unattraktiven gewerblichen Nutzung, wie Tankstelle und Bahnbetriebsanlagen/-gebäuden, sowie von großflächigen, versiegelten Stellplatzanlagen geprägt.

2.2.4.1 Entwicklung des Bahnhofsumfelds

Im Bahnhofsumfeldes findet man historisch gewachsene Strukturen wieder. Zum einen zählen dazu die Verkehrswege der Bahnlinie und der Landauer Straße, welche als historischer Handelsweg mit ihrem sehr breiten Straßenquerschnitt zu Gunsten des Fahrverkehrs gewachsen ist.



Abbildung 9: Landauer Straße um 1955 (Quelle: Stadtarchiv Neustadt an der Weinstraße)



Abbildung 10: Landauer Straße um 1911 (Quelle: Stadtarchiv Neustadt an der Weinstraße)

Zum anderen prägt der Bahnhof mit seinem historischen Empfangsgebäude (1866 Neurenaissance)¹ das städtebauliche Bild des Bahnhofsvorplatzes und steht heute unter Denkmalschutz. Aus dem früheren zentralen Endbahnhof der Bahnlinie aus Richtung Mannheim kommend, der am 11. Juni 1847 eröffnet wurde, geht die heutige Bahnstrecke Mannheim-Saarbrücken hervor. Hier hat sich ein Bahnknotenpunkt in Richtung Wissembourg (1855) und in Richtung Monsheim (1873) herausgebildet. Weiter prägt der Saalbau (1871-1873)¹ als doppelgeschossige Festhalle das Stadtbild und steht heute ebenfalls unter Denkmalschutz.



Abbildung 11: Saalbau um 1875 (Quelle: Die Rheinpfalz (23.05.2023))

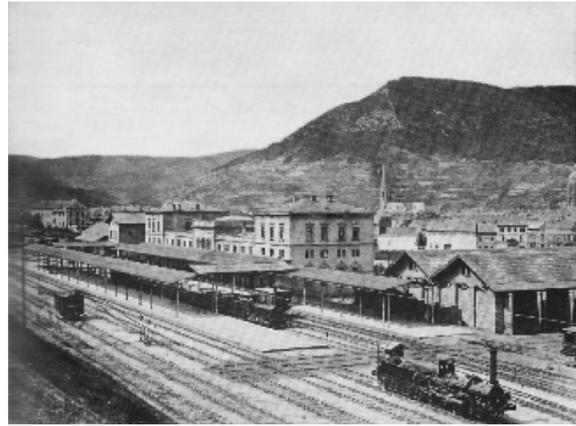


Abbildung 12: Bahnhof Neustadt gegen Ende 1860er Jahre (Quelle: Stadtarchiv Neustadt an der Weinstraße)

Er ist ein multifunktionaler Veranstaltungsort, und bietet je nach Bestuhlung Platz für bis zu 1.400 Personen². Aufgrund seines Standortes gegenüber dem Hauptbahnhof, verzeichnet der Saalbau eine verkehrsgünstige Lage.

Auf der Nordseite des Saalbaus schließt sich der Hetzelplatz an, hinter dem die Neustadter Altstadt beginnt. Der Vorplatz östlich des Haupteingangs ist nach dem Neustadter Verleger Daniel Meiningen benannt, der die Idee zur Wahl der Deutschen Weinkönigin hatte. Die Bedeutung des Bahnhofsumfeldes als funktionales Zentrum lässt sich bereits aus seiner Historie ablesen. Der Bahnhofsvorplatz wird stadträumlich durch die im Plangebiet liegenden Gebäude Bahnhofplatz Nummer 12 und 14 eingerahmt.

Entlang der Landauer Straße, gegenüber des Plangebiets, findet man zudem weitere historische Gebäude, die heute unter Denkmalschutz stehen. Historische Fotos zeigen, dass es im Plangebiet früher eine Gastronomie (Wirtschaft zur Gäubahn) gab und hier auch gärtnerische Nutzungen stattfanden.

¹ Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz: Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße (2022): S. 4

² Website der Stadt Neustadt: <https://www.neustadt.eu/B%C3%BCrger-Leben/Stadtverwaltung/Zahlen-Daten-Fakten/> (zugeschrieben am 29.06.2023).



Abbildung 14: Landauer Straße um 1955, Volksbank Ecke Hohenzollernstr/ Landauer Str.



Abbildung 13: Landauer Straße um 1910, Blick stadteinwärts, li. Wirtschaft zur Gäubahn, re. Landauer Str. 41



Abbildung 15: Landauer Straße/ Moltkestraße, Wirtschaft zur Gäubahn



Abbildung 16: Blick in die Exterstraße um 1955

Bekannt ist, dass das Bahnhofsumfeld am Neustadter Hauptbahnhof einen Handlungsbedarf aufweist, der eine städtebauliche Weiterentwicklung und Inwertsetzung des Areals fordert. Dabei haben sich verschiedene Projektbausteine entwickelt.

Für das Postareal fand ein Konzeptvergabeverfahren statt. Dieses gewann die Kaiserslauterer Sachs Real Estate GmbH. Ihr Konzept sieht ein 4 Sterne + Hotel an der Kante zum Bahnhofspatz vor. Dazu sollen auch eine Gastronomie und ein Spa-Bereich kommen. Des Weiteren sieht die Planung sowohl ein Parkhaus als auch Fahrradparkhaus vor.³ Weiter wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 25.06.2015 eine Mehrfachbeauftragung für die Planung des Bahnhofsvorplatzes und des Busbahnhofes durchzuführen beauftragt. Hier wurde ein wettbewerbliches Verfahren gewählt, um unterschiedliche Lösungsvarianten abbilden zu können. Ende Februar 2016 stand der Sieger fest. Gewonnen hat der Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Bierbaum, Aichele Landschaftsarchitekten und der Senger Consult GmbH. Die Planung steht unter dem Motto „Ein alter Platz erstrahlt zu neuem Glanz“.

³ Website FIRU: <https://firu-mbh.de/von-firu-mbh-begleitetes-investorenauswahlverfahren-bindet-investor-zur-entwicklung-des-postareals-in-neustadt-an-der-weinstrasse/> (zugriffen am 29.06.2023)

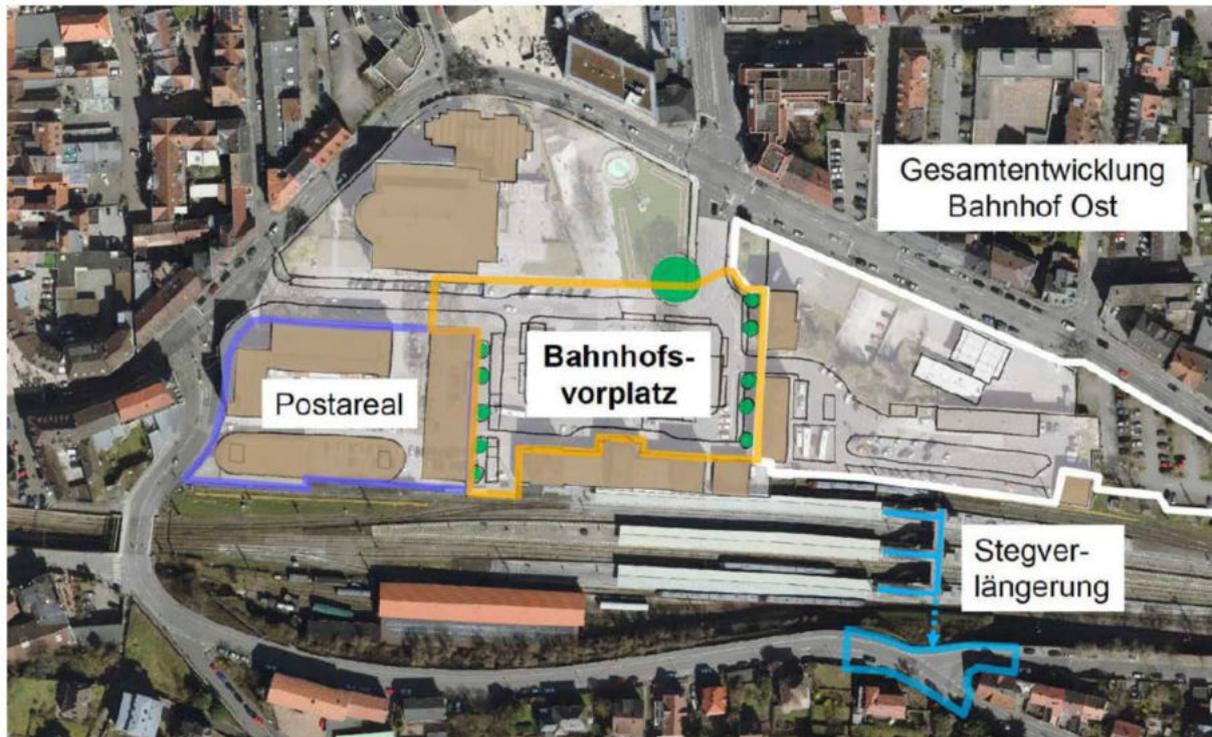


Abbildung 17: Projektbausteine im Bahnhofsumfeld Neustadt an der Weinstraße (Stadt Neustadt an der Weinstraße)

„Wichtig war den Planern unter anderem die Betonung der Achsen und Sichtbeziehungen, keine Dominanz von Verkehr, Überdachungen nur in den Randbereichen sowie der Erhalt des prägenden Baumbestands.“⁴ Die Planungen wurden seitdem stetig weiterentwickelt. Baubeginn am Bahnhofsvorplatz war im November 2023.



Abbildung 18: Planung Postareal (Quelle: Die Rheinpfalz (14.05.2019))



Abbildung 19: Bahnhofsvorplatz – Lageplan Planung

Seit März 2023 schließt zudem **die Stegverlängerung** des Fußgängerüberwegs in Richtung Süden an die Schillerstraße an. Eine Freigabe der Verbindung ist im Dezember 2023 erfolgt.

⁴ Website der Stadt Neustadt: Bahnhofsvorplatz: <https://www.neustadt.eu/Wirtschaft-Verkehr/Mobilit%C3%A4t-Verkehr/Baustellen/Bahnhofsvorplatz/> (zugriffen am 29.06.2023)

2.2.4.2 Nutzungsstruktur

Das Plangebiet und dessen nähere Umgebung sind durch unterschiedliche bauliche Nutzungen geprägt. Im Nord-Osten und südlich der Bahngleise findet man Wohnnutzungen vor. Die nördlich angrenzenden Strukturen weisen eine Mischnutzung auf. Im Westen grenzen Sondernutzungen in Form des Bahnhofs und des geplanten Hotels an. Dort findet man auch Strukturen des Gemeinbedarfs (Saalbau und Post). Im Nord-Westen beginnt die Fußgängerzone. Das Plangebiet selbst weist aktuell disperse Nutzungsstrukturen auf. Die Gebäude im Westen werden durch die Verwaltung und Bundespolizei genutzt. Zudem findet man auf dem Areal eine Tankstelle, das Stellwerk der DB und das Gebäude der ehemaligen Bahnkantine. Das Plangebiet selbst besteht aus den Flächen der DB Netz AG, der DB-Station & Service AG, der Wohnungsbaugesellschaft und der Stadt Neustadt. Die Gesamtgröße beträgt ca. 18.700 m² und teilt sich zwischen den aktuellen Eigentümern folgendermaßen auf: DB-Station & Service AG: 7.900 m², WBG: 4.800 m², Stadt: 1.600 m², LBM 3.800 m².



Abbildung 20: Analysekarte Bauliche Nutzung und Eigentumsverhältnisse

Als wesentliche Stärken des Plangebietes und dessen näherer Umgebung hinsichtlich seiner baulichen Nutzungsstrukturen werden die bestehenden Mietverhältnisse und Nutzergruppen in den Gebäuden der Verwaltung und Bundespolizei betrachtet. Der Saalbau stellt eine attraktive öffentlichkeitswirksame Nutzung in direkter Nachbarschaft des Plangebiets dar. Zudem wird die Nähe zur Fußgängerzone als positiv bewertet. Negativ bewertet werden die dispersen Nutzungsstrukturen im Plangebiet. Hier findet man keine einladenden öffentlichen Nutzungen vor. Das Plangebiet ist zudem geprägt durch eine platzintensive Parkplatznutzung. Chancen

in der zukünftigen Entwicklung des Plangebiets liegen in der Etablierung öffentlichkeitswirksamer (Bsp.: Café o.ä.) und lärmverträglicher Nutzungen. Im Plangebiet besteht das Potenzial des räumlichen Zusammenwachsens von Arbeiten, Büro, Dienstleistungen und gegebenenfalls Wohnnutzungen. Dabei muss die Entwicklung entsprechend gesteuert werden, um die Entstehung eines isolierten Quartiers ohne Umfeldbezug und dispersen Nutzungen zu verhindern.



Abbildung 21: Öffentlichkeitswirksame Nutzungen (hier: Bahnhof)



Abbildung 22: Angrenzende Mischnutzungen



Abbildung 23: Mietverhältnisse/ Nutzergruppen Bahnhofplatz. 12 + 14



Abbildung 24: Disperse Nutzungsstruktur (hier: ehemalige Bahnkantine)



Abbildung 25: Disperse Nutzungsstruktur (hier: Tankstelle)



Abbildung 26: Disperse Nutzungsstruktur (hier: Stellwerk)

2.2.4.3 Städtebau und Raumbildung

Typisch für die innerstädtische Lage des Plangebiets grenzen im Norden dichte Blockbebauungen an. Südlich der Bahnlinie findet man typische Punktbebauungen für Wohnnutzungen vor. Im direkten Umfeld im Bereich des Bahnhofsvorplatzes befinden sich Solitärstrukturen, die eine städtebaulich dominante Wirkung ausstrahlen (Saalbau und Bahnhofsgebäude). Diese sollen zukünftig durch den geplanten Hotelneubau an der Westseite des Bahnhofsvorplatzes ergänzt werden. Auch das im Plangebiet liegende Gebäude Bahnhofplatz 14 entfaltet eine dominante städtebauliche Wirkung. Im Gegensatz zur historisch geprägten Bebauung (Saalbau und Bahnhofsgebäude) wirkt sich dieses Gebäude, vor allem zur Landauer Straße hin weniger attraktiv auf das städtebauliche Gesamtbild aus. Ergänzend durch die hier versiegelte Parkplatzfläche besteht großer Handlungs- und Gestaltungsbedarf für diese prominente Stelle im Stadtgefüge. Die Tankstelle, das Stellwerk und die ehemalige Kantine hingegen weisen keine in Bezug stehende städtebauliche Struktur auf. Sowohl die Bahnlinie als auch die Landauer Straße erzeugen darüber hinaus eine Barrierewirkung im Plangebiet. Im Plangebiet selbst besteht zudem eine höhenwirksame Barriere aufgrund der unterschiedlichen Höhenniveaus, getrennt durch eine Stützmauer. Attraktive Blickbeziehungen bestehen in Richtung Saalbau und als Weitblick in Richtung Pfälzerwald. Dominate Sichtachsen entfalten sich ebenfalls in Richtung Moltkestraße und Hohenzollernstraße. Entlang der Landauer Straße fehlt eine Raumkante, was kein attraktives städtebauliches Gesamtbild erzeugt.

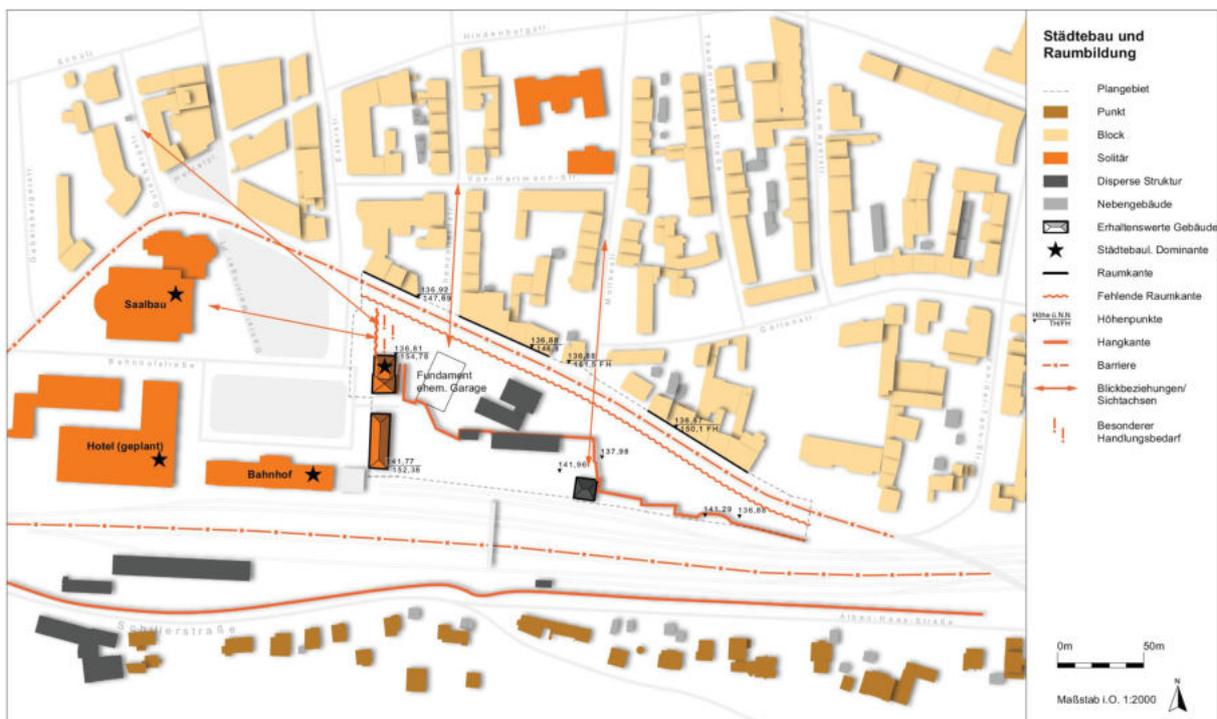


Abbildung 27: Analysekarte Städtebau und Raumbildung

Schwächen weist das Plangebiet aufgrund seiner heterogenen Strukturen, fehlenden Raumkanten und Barrierewirkungen auf. Ein attraktiver Eingang in die Innenstadt fehlt an dieser Stelle. Durch die vorhandene Zäsur der Landauer Straße ist das Gebiet nicht als „Stadterweiterung“ mitgewachsen, sondern weist disperse Baustrukturen auf.



Abbildung 28: Blickbeziehung Saalbau & Pfälzerwald



Abbildung 29: Erhaltenswerte Gebäude (hier: Bahnhofsstr. 14)



Abbildung 30: Nicht gestalteter (Innen-)Stadteingang



Abbildung 31: Barrierewirkung Bahngleise



Abbildung 32: Barrierewirkung unterschiedlicher Höhenplateaus



Abbildung 33: Fehlende Raumkante (re.) Landauer Str.

Eine Chance der zukünftigen Entwicklung des Quartiers kann die attraktive Gestaltung eines Innenstadtauftritts darstellen. Durch Schließen fehlender Raumkanten kann entlang der Landauer Straße ein harmonisches städtebauliches Gesamtbild entstehen. Auch die Weiterfüh-

Die dichte innerstädtische Blockstruktur bildet ein Potenzial. Hinsichtlich des Verkehrslärms sollte zukünftig auch eine lärmabweisende Bebauung eine zentrale Rolle spielen. Weiter erscheint es aufgrund der unterschiedlichen topografischen Gegebenheiten sinnvoll, die Entwicklung des Gebietes in unterschiedliche Zonen zu gliedern. Zudem empfiehlt sich zukünftig, die bestehenden attraktiven Blickbeziehungen aufzugreifen und zu stärken.

2.2.4.4 Verkehr

Das Plangebiet wird von zwei bedeutenden Verkehrsachsen begrenzt. Nördlich verläuft die Landauer Straße als Hauptverkehrsstraße, südlich verläuft die Bahnlinie. Die Flächen für den ruhenden Verkehr sind im Plangebiet verstreut vorzufinden. Aktuell befinden sich hier rund 150 öffentliche Stellplätze der DB. Demnach findet man auch keine gebündelte Zufahrt ins Gebiet. Die Flächen sind an mehreren Stellen über die Landauer Straße zu erreichen. Das obere Höhenniveau wird zurzeit noch zwischen den Gebäuden Bahnhofplatz 12 und 14 über den Bahnhofsvorplatz erschlossen. Der Bahnhofsvorplatz soll jedoch zukünftig vorrangig dem Busverkehr vorbehalten sein. Ein kohärentes Fußwegenetz, das an umliegende Quartiere anknüpft, existiert aktuell nicht. Lediglich die fußläufige Verbindung vom Bahnhofsvorplatz in Richtung Innenstadt und Fußgängerzone ist durch Querungsmöglichkeiten (Unterführung und Fußgängerquerung mit Lichtsignalanlage) der Landauer Straße gegeben.

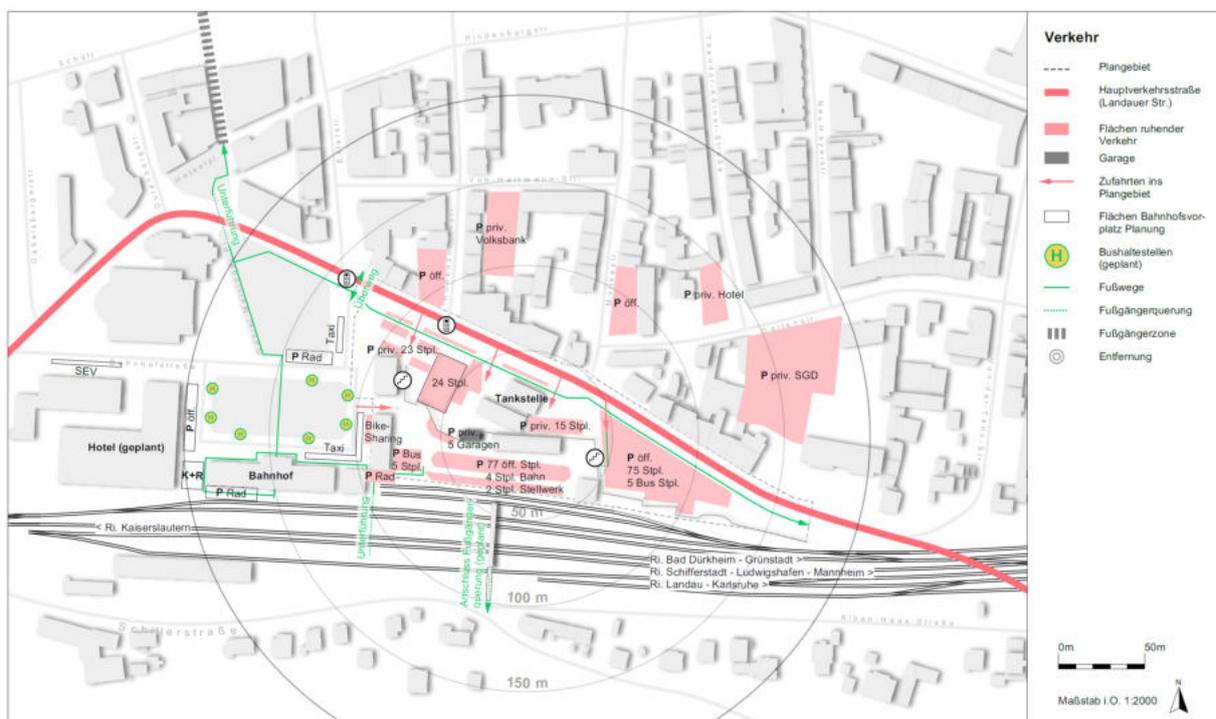


Abbildung 34: Analysekarte Verkehr

Stärken für die zukünftige Entwicklung kann man hinsichtlich der Nähe zum Bahnhof, zur Innenstadt und der Anbindung an das Busliniennetz verzeichnen.

Im Plangebiet selbst liegen aber wesentliche Schwächen im Bereich Verkehr vor. Ungeordnete Flächen für den ruhenden Verkehr, fehlende Barrierefreiheit, kein durchgängiges Wegenetz und auch der schlechte Zustand der Gehwege erfordern zukünftig Handlungsbedarf. Zudem stellen die Bahnlinie und die Landauer Straße hinsichtlich des Verkehrslärms Anforderungen an den Lärmschutz zukünftiger Nutzungen.



Abbildung 35: Fahrradleihstation VRN vor Geb. Nr. 12



Abbildung 36: Anschluss an Fußgängerüberführung



Abbildung 37: Platzintensive Parkplatznutzungen (Ost)



Abbildung 38: Platzintensive Parkplatznutzungen (oberes Höhenplateau)



Abbildung 39: Platzintensive Parkplatznutzungen



Abbildung 40: Straßenquerschnitt zu Gunsten MIV, Verkehrslärm

Der Bahnhof nimmt alle Funktionen des Knotenpunkts des öffentlichen Personennahverkehrs für Neustadt ein und hat verteilende Funktion. Die verkehrliche Andienung über die Landauer Straße (als historischer Handelsweg) ist jedoch zu prüfen. Die Funktionen (Querschnitte) sind zu optimieren. Hierbei spielen die Zufahrtmöglichkeiten, Gehwegbreiten, Radwege, der ruhende Verkehr, Abbiege- und Querungsmöglichkeiten etc. eine wesentliche Rolle. Eine große

Chance in der Entwicklung des Plangebiets liegt in der Schaffung eines Mobilitätshubs. Dies bedeutet, dass dort Parkverkehre gebündelt werden, ein zentrales Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsarten ermöglicht wird und nachhaltige Mobilitätsformen gestärkt werden.

2.2.4.5 Freiraum

Das Plangebiet ist stark versiegelt und weist nur einzelne Grünstrukturen auf. Im Osten, im Bereich der Parkplatzfläche, findet man angelegte Baumreihen zur Beschattung der Parkplätze. Lediglich ein erwähnenswerter Baumbestand befindet sich im Osten des Plangebiets auf einer Grünfläche, die unter anderem einen Beitrag zur Artenvielfalt leistet. Mit besonderer Wertigkeit wurde nur ein Silberhorn in zentraler Lage im Plangebiet sowie ein Bergahorn am östlichen Rand des Gebietes identifiziert. Im Plangebiet selbst befinden sich keine Freiraumstrukturen, die Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Eine solche, in räumlicher Nähe befindliche Fläche, stellt die westlich angrenzende Grünfläche vor dem Saalbau dar.



Abbildung 41: Analysekarte Freiraum

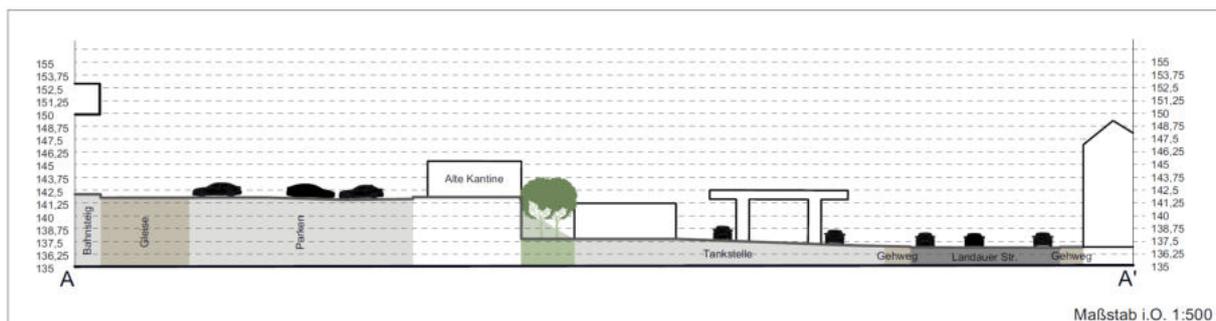


Abbildung 42: Schnitt Topografie Bestand Plangebiet

Eine Stützmauer von bis zu 4 Metern, die sich durch die gesamte Fläche des Gebietes streckt, teilt das Plangebiet topografisch betrachtet in zwei unterschiedliche Höhengniveaus. Beide Bereiche sind stark versiegelt und durch eine flächenintensive Parkraumbewirtschaftung gekennzeichnet. Weiter stellt auch über das Plangebiet hinaus die ansteigende Topografie und Hangsituation in Richtung Schillerstraße (Süden) eine Trennwirkung dar.



Abbildung 43: Grünfläche im Osten des Plangebiets



Abbildung 44: Geringer Baumbestand



Abbildung 45: Grünfläche ohne Aufenthaltsfunktion



Abbildung 46: Trennwirkung Topografie im Plangebiet



Abbildung 47: Trennwirkung Topografie (In Richtung Süden/ Schillerstr.)



Abbildung 48: Stark versiegelte Fläche

Zur Verbesserung der Ökobilanz kann neben der (Neu-)bebauung (Thema: Fassaden- und Dachbegrünung, Photovoltaik) und der Grüngestaltung im Gebiet beitragen. Auch der Grünanteil ist in dem Plangebiet insgesamt vernachlässigt (hoher Versiegelungsgrad). Eine große Grünfläche als Nachnutzung wird für das Plangebiet jedoch ausgeschlossen (z.B. Thema Stadtpark). Nichtsdestotrotz muss zukünftig einer Überhitzung des Plangebietes entgegen gewirkt werden. Bei angestrebter hoher Verdichtung müssen ausreichende Versickerungsmöglichkeiten geschaffen werden.

2.2.4.6 Technische Infrastruktur

Bei der zukünftigen Entwicklung ist die Lage bestehender Leitungen und sonstiger Einrichtungen der technischen Infrastruktur und Versorgung zu berücksichtigen. Einrichtungen der Bahn, die die Entwicklung tangieren, sind ein erdverlegtes Fernmeldekabel und Oberleitungsmaste, welche im Plangebiet liegen. Das Stellwerk ist zu erhalten.

Bezüglich der Entsorgung von Abwasser liegen im Plangebiet Leitungen für Regen-, Misch- und Schmutzwasser vor. Entsprechende Leitungspläne der DB AG müssen bei Rückbaumaßnahmen und Neuentwicklungen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Versorgung mit Strom sind die Leitungspläne der Stadtwerke Neustadt an der Weinstraße zu berücksichtigen.

2.2.4.7 Eigentumsverhältnisse, Baulasten, Dienstbarkeiten, bestehende Pacht- und Mietverträge

Das Plangebiet besteht aus mehreren Einzelgrundstücken/ Flurstücken. Die Gesamtgröße beträgt circa 18.200 Quadratmeter.

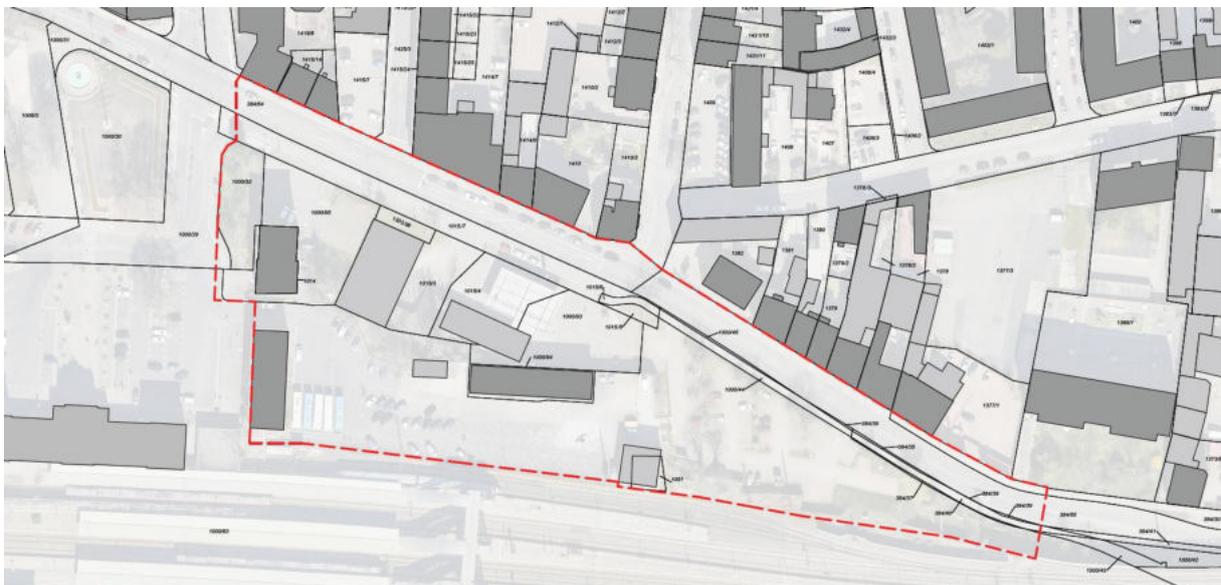


Abbildung 49: Grundstücksplan ALKIS-Ausschnitt Plangebiet

Derzeit teilt sich das Gebiet, wie bereits vorher schon genannt, auf die folgenden Grundstückseigentümer auf: DB-Station & Service AG, DB Netz AG, Stadt Neustadt a.d.W., die Wohnungsbaugesellschaft (WBG) und Landesbetrieb Mobilität (LBM).

Bei der Neuordnung der Flächen soll eine gesamthafte Entwicklung angestrebt werden. Dabei sollen die Flächen der bisherigen Eigentümer:innen in neue Baufelder aufgeteilt werden. Die bestehenden Nutzungs- und Mietverhältnisse der Bestandsgebäude im Plangebiet wurden zusammengestellt.

Rechte und Belastungen an Grundstücken können den Wert eines Grundstücks wenig oder gravierend beeinflussen. Die Ermittlung des konkreten Werteeinflusses erfordert genaue Kenntnis der zugrunde liegenden Rechtsvorschriften (z.B. BGB) und ggf. ergänzender vertraglicher Regelungen. Im Plangebiet und den betroffenen Grundstücken sind mehrere Baulasten und Grunddienstbarkeiten in den entsprechenden Baulastenverzeichnissen und Grundbüchern eingetragen. Eine Übersicht über die bestehenden Baulasten und deren Einschätzung für die zukünftige Entwicklung wurden zusammengetragen. Die eingetragenen Baulasten sind den Bestandsgebäuden zugeordnet, welche bei der Neuordnung des Gebietes zur Disposition stehen.

Diese werden im Zuge der Aufteilung des Gebietes in neue Baufelder und Flurstücke gelöscht. Hierbei entstehen jedoch Nebenkosten (Grundbuchkosten, Notarkosten), welche den zukünftigen Grundstückskosten zuzuordnen sind. Daher wird angeraten, hier einen pauschalen Ansatz der Nebenkosten anzusetzen. Die genauere Betrachtung der eingetragenen Grunddienstbarkeiten liefert Rückschlüsse auf die Belastung der Grundstücke im Plangebiet durch verschiedene Grunddienstbarkeiten.

Es treten dabei folgende Arten auf: Geh-, Fahr-, und Leitungsrechte; Benutzungsrechte; Trinkwasserleitungsrecht; Immissionsduldung und Kabelanlagenrecht. Eine detaillierte Übersicht über die Grundbücher und eingetragenen Grunddienstbarkeiten wurde zusammengetragen.

2.2.4.8 SWOT – Analyseergebnis/ -bewertung

Folgende Tabelle stellt eine Übersicht über die Ergebnisse der planerischen, themenbezogenen Bestandsanalyse des Plangebiets und dessen näheren Umfelds dar. Die Ergebnisse wurden in Form einer SWOT-Analyse: strengths (Stärken), weaknesses (Schwächen), opportunities (Chancen), threats (Risiken) bewertet und tabellarisch zusammengefasst.

Themenfeld	Stärken (Strengths)	Schwächen (Weakness)	Chancen (Opportunities)	Risiken (threats)
Historische Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Historisch gewachsene Strukturen: Bahnhof, Saalbau (Veranstaltungsort) Historische Bausubstanz (Empfangsgebäude Bahnhof, Saalbau) 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenquerschnitt der Landauer Straße (als historischer Handelsweg) erfüllt nicht mehr die heutigen Anforderungen an alle Verkehrsteilnehmer:innen 	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt bestehender Bausubstanz (Identitätsstiftend) Einbindung und Schaffung von Blickbeziehungen in Richtung Saalbau Neugestaltung Landauer Straße Gesamthafte Betrachtung des Bahnhofsareals und der jüngsten Planungen (Postareal und Bahnhofsvorplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> Isolierte Betrachtung des Plangebiets ohne Bezugnahme zu bestehenden Planungen Gestaltung der Landauer Straße ohne Rücksichtnahme auf heutige Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs
Nutzungsstruktur & Eigentumsverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Mietverhältnisse & Nutzergruppen in Bahnhofsstr. 12 & 14 Sondernutzung Saalbau als attraktive öffentlichkeitswirksame Nutzung im näheren Umfeld Nähe zur Fußgängerzone 	<ul style="list-style-type: none"> Platzintensive Parkraumbewirtschaftung Heterogene Nutzungsstruktur Keine öffentlichkeitswirksamen Nutzungen im Plangebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Etablierung öffentlichkeitswirksamer Nutzungen (Café o.ä.) Funktionale Ergänzung des Quartiers Etablierung lärmverträglicher Nutzungen Räumliches Zusammenwachsen von Arbeiten, Büro, Dienstleistung & ggf. Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines isolierten Quartiers ohne funktionalen und strukturellen Bezug zum Umfeld Entwicklung unattraktiver Nutzungen in Innenstadtlage
Städtebau & Raumbildung	<ul style="list-style-type: none"> Erhaltenswerte Bestandsgebäude (Bahnhofstr. 12 & 14) Blickbeziehungen Saalbau Weitblick Pfälzer Wald Sichtachsen Moltkestr./ Hohenzollernstr. 	<ul style="list-style-type: none"> Ungestalteter Innenstadteingang Heterogene Baustruktur im Plangebiet Fehlende Raumkanten Barrierewirkungen durch unterschiedliche Höhenplateaus Barrierewirkung Verkehrsachsen (Bahnlinie & Landauer Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung eines Auftakts in die Innenstadt Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtbildes entlang der Landauer Str. Fortführung der innerstädtischen, dichten Baustruktur Sinnvolle Entwicklung des Gebietes in unterschiedlichen Zonen 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere bauliche Verdichtung, die wertvolle Sichtachsen einschränkt Zunehmende Trennwirkung der unterschiedlichen Höhenplateaus
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nähe zum Bahnhof Nähe zur Innenstadt Busanbindung Fahrradleihstation 	<ul style="list-style-type: none"> Ungeordnete Flächen des ruhenden Verkehrs Fehlende Querungsmöglichkeiten (Fußverkehr) Verkehrslärm Fehlende Barrierefreiheit Fehlende kohärente Wegeverbindung in umliegende Nachbarschaft Erschließung MIV über Bahnhofsvorplatz Fehlendes durchgängiges Radwegenetz Straßenquerschnitt zu Gunsten MIV 	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Mobilitätshubs Bündelung der Parkverkehre Ergänzender Bahnsteig am Gleis 1b Verlängerung der Fußgängerbrücke ins Plangebiet Neuordnung der Fahrradabstellmöglichkeiten Ausbau Radwege Bündelung Zufahrtsmöglichkeiten an Landauer Str. Neuordnung Straßenquerschnitt Landauer Str. (fuß-/radfahrerfreundlich) Schaffung von Querungsmöglichkeiten Landauer Str. Förderung Nachhaltiger Mobilität: E-Mobilität, Sharing-Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Überangebots an Parkplätzen Zunahme des MIV Dominanz des sichtbaren ruhenden Verkehrs im Plangebiet
Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> Grünfläche im östlichen Bereich mit erhaltenswertem Baumbestand 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Grün-/Freiflächen mit Aufenthaltsfunktion Keine Grünflächen, die Beitrag zum Stadtklima leisten Hoher Versiegelungsgrad Geringer Baumbestand (auch im Straßenraum) Trennwirkung im Plangebiet und in Richtung Süden 	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zum quartiersübergreifenden Stadtklima Nachhaltige städtebauliche Aufwertung 	<ul style="list-style-type: none"> Überhitzung des Plangebiets Keine Versickerungsmöglichkeiten

2.3 Immobilienwirtschaftliche Marktanalyse

Die nachfolgende Marktanalyse untersucht immobilienökonomische Parameter im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Plangebietes. Nach Beschreibung und Analyse immobilienökonomisch relevanter Teilmarktstrukturen wird abgeleitet, für welche Nutzungen im Plangebiet ein relevantes Nachfragepotenzial unterstellt werden kann und welche Nutzungen deshalb unter Berücksichtigung ihrer strukturellen oder lagespezifischen Eignung empfohlen werden können. Daneben wird aufgezeigt, welche Nutzungen aufgrund unterstellter fehlender oder nicht ausreichender Nachfragepotenziale oder mangels ihrer strukturellen und lagespezifischen Eignung ausgeschlossen werden sollten.

2.3.1 Teilmärkte

Ein Teilmarkt ist ein Segment des Gesamtmarktes, auf dem Angebot und Nachfrage für eine bestimmte Nutzungsgruppe – gesucht werden hier geeignete Nutzungsarten für das Plangebiet – existieren. Für die spätere Residualwertbetrachtung müssen geeignete Kennzahlen als Eingangsgrößen eruiert werden. Eine wichtige Größe bilden realistische Preisstrukturen (Mietpreise). Diese werden aus den vorhandenen Marktdaten abgeleitet. Aus den ortsüblichen Mietpreisen lassen sich dann auch weiterhin Mietpreise für andere Teilmärkte ableiten.

2.3.1.1 Teilmarkt Wohnen

Neustadt ist ein attraktiver Wohnstandort mit Wanderungsgewinnen in allen Altersgruppen. Ein Bedarf an neuen Mietwohnungen in der Kernstadt ist gegeben. Über 50 % der Einwohner wohnen aktuell in der Kernstadt (bei einer sehr geringen Leerstandsquote).

Die Bevölkerungszahl der Gesamtstadt befindet sich in den letzten Jahren auf einem insgesamt deutlich ansteigenden Niveau. Im Vergleich zum Jahr 2011 (52.898 Einwohner) ist die Bevölkerung bis zum Jahr 2022 um rd. 2.018 Einwohner, also um 3,7 %, gestiegen (Datenquelle: Bürgerbüro Neustadt an der Weinstraße). Es wird daher ein Bau von ca. 1.000 Wohneinheiten (bis zum Jahr 2035) empfohlen (mit einem breiten Angebot) (vgl. Wohnraumbedarfsanalyse Neustadt an der Weinstraße, InWIS Forschung & Beratung GmbH, Oktober 2021). Des Weiteren zieht der Weincampus auch viele Studierende an, die eine Wohnung suchen. Auch hier muss ein entsprechendes Angebot für die Zukunft (kleine Wohneinheiten) geschaffen werden.

Die Entwicklung der Altersstruktur zeigt zudem eine Zunahme der älteren Personen, während sich die Zahl der Personen aus jüngeren Altersgruppen zwischen 25 und 50 Jahren im Zeitraum 2015 und 2019 rückläufig entwickelte und die der Kinder und Jugendlichen zunahm. Dies erfordert entsprechend auch Anpassungen an den Wohnungsmarktangeboten.

Die Stadt Neustadt greift seit Mai 2023 auf einen (vereinfachten) Mietspiegel zurück (Erhebungszeitraum Nov. 2022 bis Jan. 2023, Nettokaltmieten, Wohnungsgrößen zwischen 25 und 150 m², unterteilt in Baualtersklassen). Er bezieht sich auf nicht preisgebundenen Wohnraum.

Die gesamte Mietpreisspanne liegt nach den Angaben des Mietspiegels zwischen 5,60 €/m² und 10,81 €/m². Für kleine Einheiten sind tendenziell höhere m²-Preise erzielbar. Für jüngere Einheiten werden in der Regel auch höhere Preise gezahlt – wobei bei der Auswertung für kernsanierte Einheiten die Restnutzungsdauer entsprechend angehoben und das originale Baujahr angepasst wurde. Die durchschnittliche Miethöhe beträgt gemäß Mietspiegel der Stadt etwa 8,20 €/m². Um die aktuellen Kaltmieten zu bestätigen, wurde eine einschlägige Online-Recherche als gutachterliche Einschätzung herangezogen.

Bei der weiteren Online-Recherche auf Immobilienportalen wurden bei Bestandswohnungen Mietpreise (zum Zeitpunkt der Erhebung) von ca. 7,00 €/m², bei Neubauwohnungen von ca. 8,50 €/m² festgestellt. Anhand aktueller Mietangebote (Bestandswohnungen) lassen sich der aktuelle Markt und die erzielbaren Mieten verifizieren (Stand: April 2023). Insgesamt wurden 30 Mietangebote für verschiedene Wohnungsgrößen betrachtet.

Mietspiegel Stadt Neustadt an der Weinstraße 2023							
Netto-Kaltmiete (in €/m ² pro Monat) im freifinanzierten Wohnungsbau ¹							
Größenklasse	Baualtersklasse ³						
	bis 1948	1949 - 1960	1961 - 1969	1970 -1980	1981 -1995	1996 -2009	ab 2010
25 bis 50 m ²		7,26 6,21 - 8,67	6,84 5,82 - 7,72	8,03 7,28 - 9,23			
50,01 bis 90 m ²	7,09 5,77 - 8,51	6,87 6,05 - 8,11	6,93 6,11 - 7,66	7,18 6,11 - 8,48	7,30 6,46 - 8,38	7,33 5,81 - 8,60	8,38 6,20 - 10,45
90,01 bis 150 m ²	6,71 ² 5,82 - 7,52	6,50 5,60 - 7,35	6,72 ² 6,21 - 7,11	6,81 5,96 - 7,86	7,48 6,81 - 8,41	7,64 6,19 - 8,65	9,19 7,82 - 10,81

¹ Ausgewiesen werden das arithmetische Mittel und die 2/3-Spanne.
² Bei Fallzahlen von 10 bis 29 ist die Aussage eingeschränkt, hier sind auch die Mietspannen ähnlicher Wohnungstypen zu beachten. Für Fallzahlen unter 10 können keine Mietwerte ermittelt werden.
³ Das Jahr der Kernsanierung überschreibt das originale Baujahr:
 Als Kernsanierung gilt die Durchführung aller erforderlichen baulichen Maßnahmen, um eine Wohnung wieder in einen neuwertigen Zustand zu versetzen. Dabei werden Elektroinstallationen, Wasserleitungen, Bodenbeläge, Fenster und Dämmungen erneuert.

Abbildung 50: Mietspiegel Stadt Neustadt an der Weinstraße 2023

Die durchschnittliche Kaltmiete liegt bei diesen Angeboten bei rd. 10,00 €/m² (geprüfte Angebote: 13 x 1-2-Zimmer Wohnungen, 14 x 3-Zimmer Wohnungen, 3 x 4-Zimmer Wohnungen oder größer). Das aktuelle Angebot bestätigt die Ergebnisse der Fachgespräche mit den Ortskennern: Es fehlt an großen Familienwohnungen mit über 3 Zimmern. Der Markt von kleinen Singleeinheiten ist derzeit auch begrenzt.

Aus der Preisentwicklung lässt sich erkennen, dass der m²-Preis von kleinen Wohneinheiten in der jüngsten Entwicklung sinkt. Der Mietpreis von mittleren Wohnungsgrößen ist dagegen stabil – da hier das Angebot am größten ist. Der Preis für größere Wohnungen ist dagegen in den letzten Jahren gestiegen. Die m²-Preise für alle Wohnungsgrößen nähern sich an. Gutachterlich lässt sich auch die Aussage treffen, dass für durchschnittliche Wohnungseinheiten (Zustand, Baujahr) eine Miete von 8-10 €/m² erzielbar ist (in der Kernstadt/ direkte Innenstadt-nähe). Für neuere, barrierefreie Wohnungen sind ca. 12 €/m² erzielbar. In der direkten Innenstadt liegt diese sicherlich noch höher. Die Ansicht der Preisentwicklung für Neubauten bestätigt, dass im Bahnhofsumfeld Nettokaltmieten zwischen 12 €/m² und 13 €/m² realisierbar sind.



Abbildung 51: Mietpreisentwicklung Neustadt, Quelle: Wohnpreis: <https://www.wohnpreis.de/mietspiegel/neustadt-an-der-weinstrasse> (zugriffen am 17.07.2023).

2.3.1.2 Teilmarkt Gewerbe

Die für den Wohnungsmarkt durchgeführte Online-Recherche wurde auf gewerbliche Einheiten erweitert. Hier lag der Fokus auf Einheiten, welche für eine Büronutzung, Dienstleistung oder für eine Praxis geeignet sind. Die Einheiten wurden auch aus der Kernstadt, d.h. der Innenstadt, mit den anschließenden Quartieren der Stadt gefiltert.

Hier stehen aktuell (Stand Juni 2023) 20 vergleichbare Objekte zur Verfügung. Neben Einzeleinheiten stehen auch mehrere größere Komplexe (über 200 m² Nutzfläche) zur Vermietung frei. Jedoch wurde auch bei diesen Komplexen der Quadratmeterpreis angegeben. Die durchschnittliche Nettokaltmiete beträgt ca. 9,00 €/m².

Die Obergeschosse und Dachgeschosse, auch in der Innenstadt, stehen aufgrund nicht vorhandener Barrierefreiheit oft leer (vgl. Ortskennengespräch). Hierbei handelt es sich oftmals um Gebäude des Typus „Stadthäuser“ – mit geringen Breiten und somit auch kleineren Einheiten. Diese sind jedoch aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit und fehlenden Barrierefreiheit weniger attraktiv (insbesondere für eine gewerbliche Nutzung).

Der Mietvergleich ergab, dass sich in der meist beliebteren Innenstadt auch höhere Nettokaltmieten erzielen lassen (z.B. im Vergleich zu den Randgebieten der Innenstadt).

Für die weitere Entwicklung des Dienstleistungsbereiches (hierzu zählen vor allem Büronutzungen, Arztpraxen u.Ä.) sind insbesondere barrierefreie Einheiten von großer Bedeutung. Diese fehlen in der Innenstadt und auch in den Randgebieten des zentralen Versorgungsbereiches. Für solche Einheiten werden gewöhnlich auch höhere Mieten gezahlt.

In der Innenstadt und der näheren Umgebung ist ein größeres Angebot an Co-Working-Spaces vorzufinden. Ein größerer Anbieter sieht eine weitere Vergrößerung der innerstädtischen Flächen vor. Ein weiteres Angebot wurde in den Planungen des Postareals angedacht (vgl. Ortskennerggespräch).

2.3.1.3 Teilmarkt Einzelhandel und Nahversorgung

Die Versorgungsfunktion, insbesondere der Erhalt der Einzelhandelszentralität der Innenstadt, ist zu erhalten und zu stärken (vgl.: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH, 11/2020). Die Hauptlage ist in ihrer Funktion und Funktionsvielfalt zu stärken. Der zentrale Versorgungsbereich (ZVB) und die Nahversorgung spielen hierfür eine zentrale Rolle.

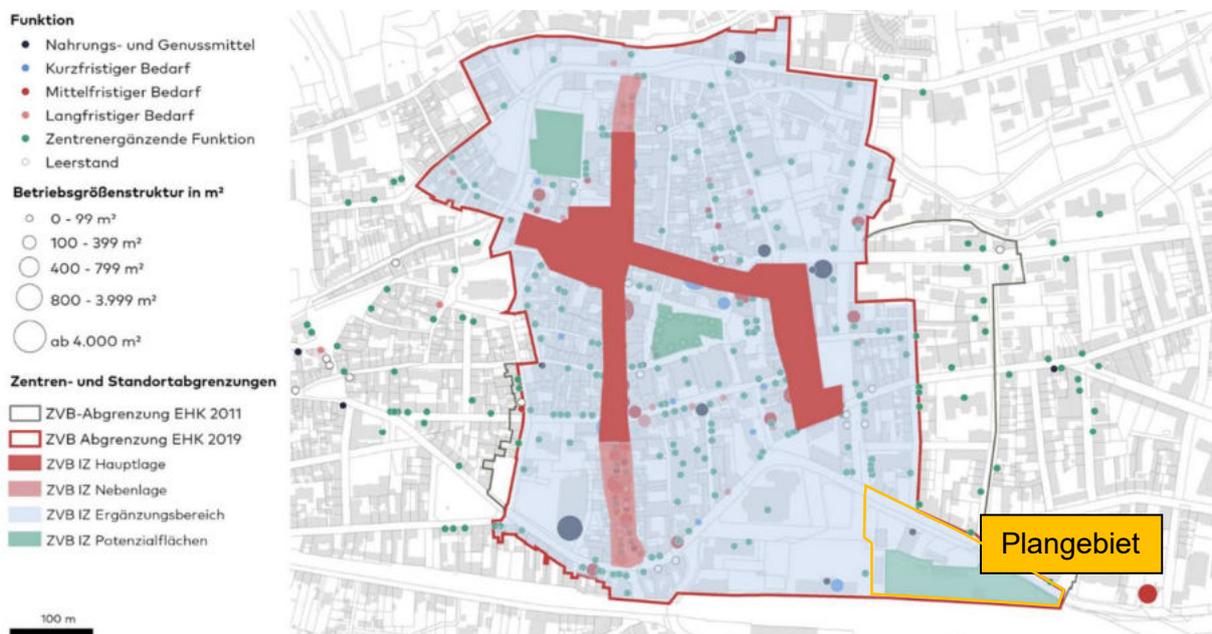


Abbildung 52: Zentraler Versorgungsbereich (Eigene Darstellung, Quelle Grundlage: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH, 11/2020).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Einzelhandelsangebot in Neustadt hinsichtlich Anzahl der Betriebe und der gesamtstädtischen Verkaufsfläche als durchschnittlich für ein Mittelzentrum zu bewerten ist.

Das Angebot ist hinsichtlich der Verkaufsfläche überwiegend geprägt durch die Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel und Baumarktsortiment i.e.S. Dies begründet sich durch mehrere großflächige Betriebe, die vorrangig am Ergänzungsstandort Weinstraßenzentrum angesiedelt sind.

Neben dem Einzelhandelsbesatz im ZVB ist eine ausreichende Lebensmittelversorgung gerade auch in der Innenstadt von großer Wichtigkeit, insbesondere auch deshalb, um die Wohnqualität in der Innenstadt zu erhöhen. Hierfür müssen Lebensmittelmärkte fußläufig erreichbar und der ÖPNV gut ausgebaut sein. Die quantitative Nahversorgungssituation in der Stadt Neustadt ist mit einer Verkaufsflächenausstattung von rd. 0,44 m² je Einwohner im Bereich Nahrungs- und Genussmittel als gut zu bezeichnen.

2.3.1.4 Teilmarkt Bildung, Kultur und Verwaltung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße verfügt über ein sehr breit gefächertes Kultur- und Bildungsangebot.

Neustadt hat ein gutes Angebot von insgesamt 12 Grundschulen, einer Förderschule, zwei Realschulen plus, drei Gymnasien, einer Berufsbildende Schule, einer Walldorfschule und der International School. Der Weincampus Neustadt im Ortsbezirk Mußbach mit seinem dualen Studiengang zum Bachelor Weinbau und Önologie und anderen Abschlussmöglichkeiten hat zudem Alleinstellungscharakter.

Im Klemmhofgebäude ist darüber hinaus die Bündelung verschiedener schon bestehender sowie die Etablierung neuer Angebote geplant (z.B. eine Wein-Erlebnis-Landschaft, das Tourismusbüro, Projekte der Universität, Stadtbücherei, Veranstaltungsräume, Vorlesungsräume etc.). Im Innenstadtbereich, nur wenige Gehminuten vom Plangebiet entfernt, stehen daher vielfältige Räumlichkeiten / Angebote für kulturelle Events zur Verfügung. Nicht zuletzt zählt dazu auch der Saalbau.

Neben dem historischen Hauptgebäude am Marktplatz 1 ist die Stadtverwaltung über zahlreiche weitere Standorte in der Stadt verteilt. Einer davon befindet sich im Gebäude Bahnhofplatz 14, direkt im Plangebiet. Dort anknüpfend könnten weitere Dienststellen zusammengeführt werden, was einen Beitrag zur Bündelung und Effizienzsteigerung in der Verwaltung liefern könnte (auch: weniger Anlaufpunkte für die Bürger:innen). Ziel ist es, dezentral verteilte Verwaltungsstandorte zusammenzufassen und an einem zentralen und gut erreichbaren Ort zu bündeln (vgl. Ortskennerggespräch).

2.3.2 Nutzungspotenziale

Aus den Untersuchungen der Teilmärkte lassen sich nun geeignete Nutzungen für die zukünftige Entwicklung des Plangebiets ableiten, für die entsprechend relevante Nachfragepotenziale unterstellt werden können. Gleichzeitig sollen für die Entwicklung des Plangebietes auch ungeeignete Nutzungen ausgeschlossen werden, entweder aufgrund unterstellter fehlender oder nicht als relevant einzustufender Nachfragepotenziale oder aufgrund der vorgenommenen stadtstrukturellen und lagespezifischen Einordnung des Plangebiets.

2.3.2.1 Wohnnutzungen

Ein ausschließlich auf Wohnnutzung basierendes Entwicklungsszenario wird aufgrund der Lage und Umfeldbedingungen (insbesondere aufgrund der direkte Lage an den Bahngleisen) als schwierig eingeschätzt und für das Plangebiet somit ausgeschlossen. Die Wohnnutzung als ergänzende Nutzungsform ist jedoch im Sinne eines Mischnutzungsszenarios vorstellbar (insbesondere in den Obergeschossen unter Berücksichtigung entsprechender Schallschutzmaßnahmen) oder als alternative oder besondere Wohnformen und -angebote, z.B. Senioren-WGs oder solche für junge Menschen (z.B. Studierende). Besondere Wohnformen können auch Wohngruppen, Generationenwohnungen oder Formen von betreutem Wohnen sein. Der Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten wird auch zunehmend eine größere Rolle zugeschrieben und kann gerade in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs in einer „Scharnierlage“ zur Innenstadt, wie sie im Plangebiet gegeben ist, ein bedeutendes Nachfragepotenzial entfalten.

2.3.2.2 Gewerbliche Nutzungen

Durch den hohen Passantenverkehr bietet das Bahnhofsumfeld eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten im Bereich Dienstleistungen, Büros, Praxen etc. Die Bahnhofsnähe und die zu schaffenden Parkmöglichkeiten im Plangebiet lassen ein marktrelevantes Nachfragepotenzial erwarten.

Im Vordergrund der Überlegungen stehen dabei moderne Nutzungsformen. Dies sind Büroeinheiten und Dienstleistungsflächen, welche auch offene und flexible Arbeitsmöglichkeiten bieten. Hier sind auch Nutzflächen für Co-Working-Spaces oder auch ein Boarding-House mit Übernachtungsmöglichkeiten denkbar.

In den Überlegungen, insbesondere in den Ortskennerggesprächen, wurde auch oft ein Ärztehaus als eine naheliegende Folgenutzung im Plangebiet genannt. Solche Nutzungen lassen sich auch mit anderen Nutzungsformen gut kombinieren (z.B. mit Wohneinheiten, offenen Wohnformen, kleinen gastronomischen Einheiten etc.).

2.3.2.3 Einzelhandels- / Nahversorgungsnutzungen

Das Bahnhofsumfeld und das Plangebiet sind nach dem aktuellen Einzelhandelskonzept Teil des Zentralen Versorgungsbereichs - ZVB (vgl. Fortschreibung des Einzelhandelskonzept für die Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner Part-GmbH, 11/2020; s. auch Abb. 52). Gemäß des Einzelhandelskonzeptes ist für das Plangebiet die Entwicklung eines großflächigen Einzelhandels (größer als 800 m² Nutzfläche, mit allen innenstadtrelevanten Sortimenten) vorstellbar. Priorisiert wird laut Gutachten jedoch die Entwicklung des Hertie Gebäudes. Hierdurch wäre der Bedarf eines großflächigen Einzelhandelsangebotes abgedeckt.

Die Kernlage der Innenstadt bietet bereits überwiegend schon heute ein großes Warenangebot, kurze Wege, Erlebniskauf und eine gute Gastronomie (insbesondere entlang der Hauptstraße, am Marktplatz, in der Kellereistraße / Friedrichstraße und am Hetzelplatz). Die gesamte Innenstadt weist einen hohen Agglomerationsgrad (bzw. auch Attraktivitätsgrad) auf (hohe Anzahl von Geschäften, große Vielfalt an Betriebstypen und Branchen, vielfältige Flächenstrukturen jedoch meist kleinere bis mittelgroße Einheiten).

Die Stadt Neustadt steht – wie andere Kommunen – aber vor allgemeinen Herausforderungen in Bezug zum Einzelhandel, ausgelöst durch den demographischen Wandel, die Globalisierung des Marktes und das veränderte Kaufverhalten durch das Angebot im Internet. Hierdurch bleiben der Einzelhandel und die Strukturen der Innenstadt von gravierenden Veränderungen nicht verschont (Präferenz von Discountern, verschärfte Wettbewerbssituation zwischen den Warenhäusern und Fachmärkten etc.). Eine weitere Verschärfung durch die Erweiterung des Angebotes im Plangebiet wäre daher nicht erstrebenswert und somit wird eine bedeutsame Neuansiedlung von Verkaufsangeboten des Einzelhandels im Plangebiet nicht empfohlen.

Auch die Nahversorgungsqualität um das Plangebiet ist durch die Nähe zur Innenstadt insgesamt bereits als gut zu bewerten. Eine Ausnahme könnte aber trotzdem in der Ansiedlung eines qualitativ hochwertigen, unterhalb der Großflächigkeit liegenden Lebensmittelmarkts (z.B. Bio-Markt) gesehen werden, wenn sich in den zentralen Verkaufslagen der Innenstadt hierfür keine geeigneten Flächenverfügbarkeiten finden lassen.

2.3.2.4 Sondernutzungen

Der Bahnhof und sein Umfeld soll künftig zum Knotenpunkt, zur „Mobilitätsdrehscheibe“ und zum Verbindungselement zu weiteren Attraktionen im Stadtgebiet und darüber hinaus werden. Das Bahnhofsumfeld kann somit zu einem neuen Ort wachsen, der vielfältige Funktionen bündelt. Er soll künftig zum Verweilen, zum Ankommen und zum Orientieren einladen. Dahinter steht auch der Wunsch der Herausbildung einer eigenen Identität des gesamten Bahnhofsumfeldes (vgl. Ortskennergespräch).

Das Bahnhofsumfeld als Mikrostandort kann somit künftig als weiteres Quartier der Innenstadt entwickelt und begriffen werden. Das Plangebiet ist dabei Bestandteil dieses neuen Quartiers. Damit besteht das Potenzial, die derzeitige „Sonderlage“ als ein an die Innenstadt angrenzendes Eintritts- und Austrittsareal zum eigenen (Innen)Stadtquartier zu entwickeln.

Von einzelnen Ortskennern wird mit der Neuordnung des Plangebietes auch eine große Chance darin gesehen, den Wein mit seinen Facetten auch in die (Innen-) Stadt zu bringen (Themen: Weinfest, „Integration eines Lern-Wingerts“ in Verbindung einer Terrassierung/Freiraumgestaltung des Plangebiets, Verbindung von Weiterbildungsmöglichkeiten und Schulungsräumen etc.) (vgl. Ortskennerggespräch).

Das Plangebiet bietet zudem die Chance der Implementierung eines Bildungsstandortes als Sondernutzung. Es ergibt sich hieraus auch die Möglichkeit der Vergrößerung des Angebotes im Weiterbildungsbereich, auch im Bereich des Teambuilding oder in Nischen, wie es zum Beispiel der IT-Bereich hergibt.

Des Weiteren ist das Plangebiet interessant für die Ausbildung eines Bildungsstandortes i.V.m. einer geringfügigen Erweiterung des kulturellen Angebotes. Eine Konkurrenzsituation zum „Klemmhof“ – im Sinne eines Nutzungsszenarios „Sozio-Kulturelles Zentrum“ – sollte dagegen aber nicht entstehen (vgl. Ortskennerggespräch).

Eine eigene Quartiersentwicklung ist schlussendlich auch als Sonderstandort für die Verwaltung denkbar.

2.3.3 Fazit

Das Plangebiet profitiert von seiner Lage am Bahnhof und angrenzend an die Innenstadt, trotz relativer Trennwirkung der B39 als sehr stark frequentierter Straße. Eine eigenständige Quartiersentwicklung zusammen mit dem Bahnhof selbst und dem angrenzenden neu zu entwickelnden „Postareal“ kann insbesondere durch eine Sondernutzung im Plangebiet erfolgen. Ein Sonderstandort für Verwaltungszwecke oder für Bildung mit erweitertem kulturellem Angebot erscheint hier als besonders sinnvoll.

Für den Standort Neustadt werden aufgrund des Bevölkerungswachstums aber auch weitere neue Wohneinheiten benötigt. Im Plangebiet wird aber aufgrund der spezifischen Lagebedingungen eine reine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Bei einem gemischt genutzten Gebiet ist Wohnen, vor allem in Hinblick auf kleinere Einheiten, barrierefreie und besondere Wohnformen und vor allem unter Berücksichtigung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen denkbar.

Nicht nur Wohnnutzungen können sich in einem Mischnutzungsportfolio wiederfinden, auch kleinere Gewerbe-, Büro und Dienstleistungseinheiten sind hier sinnvoll. Durch die Entwicklung kann der Dienstleistungsbereich, vor allem im Bereich von Büronutzungen (bspw. Co-Working) und Arztpraxen, verbessert werden. Hier fehlen barrierefreie Einheiten im Stadtgebiet.

Obwohl das Plangebiet nach dem Einzelhandelskonzept der Stadt innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs liegt, wird für die zukünftige Entwicklung v.a. großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen. Für eine solche Entwicklung soll der Standort des Hertie-Gebäudes priorisiert betrachtet werden.

2.4 Zusammenfassung Erkenntnisse Fachgespräche/-gutachten

Im Rahmen der Grundlagenermittlung fanden ergänzend zur planerischen Bestandsanalyse Fachgespräche zu den Themen Verkehrsplanung, Brandschutz, neuer Bahnsteig am Gleis 1b, Anforderungen an Stellplätze (DB BahnPark) und Anforderungen (Rückbau) an eine mögliche neue Stützmauer statt. Zudem wurde ein Baugrundachten durch die RSK Alenco GmbH erstellt. Nachfolgende Ausführungen liefern einen stichpunktartigen Überblick über die wichtigsten bei der zukünftigen Entwicklung zu beachtenden Erkenntnisse dieser Fachgespräche und Fachgutachten.

Brandschutz

Bezüglich des Brandschutzes an den bestehenden Gebäuden wurden seitens des Brand- und Katastrophenschutzes der Stadtverwaltung Neustadt in einem Gespräch folgende Anmerkungen geäußert:

- Die Erschließung des Stellwerks für die Feuerwehr ist nicht zwingend über den Bahnhofsvorplatz notwendig. Denkbar ist auch eine Zufahrt direkt von der Landauer Straße aus.
- Notwendig wird hier eine Aufstellfläche, besser Bewegungsfläche für die Feuerwehr.
- Der zweite Rettungsweg erfolgt hier über Leitern am Stellwerk.
- Die anleitbare Fläche für das Gebäude Bahnhofplatz 12 befindet sich östlich des Gebäudes und somit im Plangebiet.
- Die anleitbare Fläche und der Zugang für die Feuerwehr für das Gebäude Bahnhofplatz 14 erfolgt direkt über die Bahnstraße und liegt somit außerhalb des Plangebiets.

Bei der Entwicklung des Plangebietes sind die Vorgaben der Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr zu beachten. Bewegungsflächen müssen demnach mindestens eine Größe von 7 x 12 Meter aufweisen. Zu- und Durchfahrten für die Feuerwehr müssen mindestens 3 Meter

breit und 3,5 Meter hoch sein. Anforderungen an Kurven/ Außenradien in Zu- und Durchfahrtsbereichen müssen mindestens 10,5 bis 12 Meter bei einer Breite von 5 Metern betragen.

Baugrundgutachten



Abbildung 53: Verortung Bohrpunkte Baugrunduntersuchung

Thema	Erkenntnis
Schadstoffe	<ul style="list-style-type: none"> • Oberes Niveau: Auffüllungen mit Schwermetallen und Polycyclische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastet • Parkplatzfläche West: Auffüllungen mit As (Arsen) belastet • Parkplatz DB: Auffüllungen mit AS belastet.
Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Sandige Kiese bis in 3,5 Meter nicht tragfest, muss bei Gründung durch Schotterschicht (50 cm) befestigt werden. • Mit Unterkellerung kann eine Gründung normal erfolgen.
Versickerung	<ul style="list-style-type: none"> • Parkplatzfläche West & Parkplatz DB: Versickerungsanlagen notwendig. • Kein Grundwasser bis 12 Meter Tiefe.
Wiederverwendung Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgefüllte Sande und Kiese sind nicht wiederverwendbar. • Geogene schluffe und Sande können für Freiflächengestaltung genutzt werden, sind aber nicht gründungsfähig.

Abbildung 54: Tabellarische Zusammenfassung Erkenntnisse Baugrundgutachten

Neuer Bahnsteig am Gleis 1b (Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd))

Im Süden des Plangebiets sollen am Gleis 1b die Möglichkeiten zum Bau eines neuen Bahnsteigs offengehalten bzw. in der Planung mit berücksichtigt werden. Dessen Länge soll mindestens 140 Meter betragen und ermöglicht somit eine Doppeltraktion (zwei gekoppelte Triebwagen). Der Abstand von der Gleismitte zur neuen Bahnsteigkante muss dabei 1,65 Meter betragen. Die Breite des neuen Bahnsteigs soll mindestens eine Breite von 2,50 Meter aufweisen.

Anforderungen an Stellplätze (DB BahnPark)

Während der Grundlagenermittlung und Entwicklung erster Entwicklungsszenarien kam immer wieder die Idee auf, Stellplätze nicht sichtbar und in Kombination mit einer weiteren Nutzung zu entwickeln. Erfahrungen der DB BahnPark bestätigen die Einschätzung, für das Gebiet nicht auf eine klassische, in der Regel unwirtschaftliche, Park + Ride-Nutzung zu setzen. Vielmehr wird eine Kombination mit neuen, frequenzbringenden Nutzungen empfohlen. Nur so bestehe die Möglichkeit einer grundlegenden wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Anzustreben sei hier die Doppel-/Mehrfachbelegung der Stellplätze mit bis zu fünf Wechseln am Tag.

Anforderungen an (Rückbau) Stützmauer (DB Netz AG)

Bei der späteren Betrachtung von möglichen Entwicklungsszenarien gibt es neben einem bestandsorientierten Szenario auch solche, die mit einem Rückbau der vorhandenen Stützmauer, einem umfänglichen Abtragen des oberen Höhenplateaus und der Neuerrichtung einer Stützmauer näher an den Bahngleisen arbeiten. Ein Rückbau der Stützmauer wird grundsätzlich als möglich eingeschätzt. Dabei ist zu beachten, dass aus Standsicherheitsgründen im Bereich des Stellwerks ein Rückbau der Stützmauer nur bis circa 5 Meter heranrücken darf.

Verkehrsplanung

Aus Sicht der Fachabteilung Verkehrsplanung werden verkehrliche Rahmenbedingungen formuliert. Zukünftig soll insbesondere der Bahnhofsvorplatz vom Autoverkehr entlastet werden und die Hauptzufahrt zum Plangebiet direkt von der Landauer Straße aus erfolgen. Der Straßenquerschnitt der Landauer Straße muss auch fuß- und radfahrerfreundlich gedacht werden. Somit ergeben sich Anforderungen an den Regelquerschnitt der Landauer Straße, welche bei der Entwicklung des Plangebiets beachtet werden müssen.

- 2,50 Meter Gehweg
- 1,85 Meter Radfahrstreifen
- 3,25 Meter Richtungsspur Fahrbahn

- 3,00 Meter Linksabbieger
- 3,25 Meter Richtungsspur Fahrbahn
- 1,85 Meter Radfahrstreifen
- 2,50 Meter Gehweg.

Daraus ergibt sich inklusive Linksabbiegespur ein Regelquerschnitt von 18,20 Meter. In Bereichen ohne Linksabbiegespur 15,20 Meter.

Zukünftig sollen Verkehre gebündelt und maximal zwei Zu-/Ausfahrten über die Landauer Straße entwickelt werden. Denkbar sind hier die Bereiche gegenüber der Hohenzollernstraße, gegenüber der Moltkestraße oder im östlichen Bereich des Plangebiets.

Auf Ebene der Machbarkeitsstudie kann jedoch keine finale Aussage zu der letztendlichen Anzahl und Lage der Zu-/Ausfahrten ins Gebiet getroffen werden. Es kann eine mögliche Rückstauproblematik (insbesondere für Busse in Richtung Bahnhofsvorplatz) bei stark frequentierten Parksuchverkehr bei einer kombinierten Zu- und Ausfahrt auf Höhe der Hohenzollernstraße vermutet werden. Dies ist im weiteren Planungsprozess zu geeigneter Zeit fachgutachterlich zu prüfen. Aus städtebaulicher Sicht wird jedoch, vor allem bei der späteren Vertiefung des Masterbebauungsvorschlags, eine zentrale Zu- und Ausfahrt auf Höhe der Hohenzollernstraße priorisiert. Die vorliegende Studie zeigt später anhand ihrer erprobten Entwurfsvarianten aber eine grundsätzliche Machbarkeit einer Zu-/Ausfahrt auf Höhe der Moltkestraße. Die Erschließung des MIV über den Bahnhofsvorplatz soll vermieden werden. Um eine Durchgängigkeit in angrenzende Quartiere zu ermöglichen, wird eine zusätzliche Querung an der Landauer Straße notwendig. Denkbar ist hier, im Bereich der Moltkestraße eine neue Querung für den Fußverkehr mittels einer Lichtsignalanlage zu ermöglichen.

Fahrradabstellanlagen sollen kostenfrei, frei zugänglich und witterungsgeschützt im Gebiet zur Verfügung gestellt werden. Der zentrale Punkt soll hier hinter dem Gebäude Bahnhofplatz 12 bzw. möglichst nahe am zentralen Bahnsteigzugang liegen. Somit wird der Bahnhofsvorplatz von abgestellten Fahrrädern freigehalten und gleichzeitig eine optimale Anbindung an die Bahnsteige geboten. Dabei besteht die Option, die notwendigen Fahrradabstellmöglichkeiten in einem Parkhaus zu integrieren und/ oder durch ein Doppelstock Parksystem zur Verfügung zu stellen.

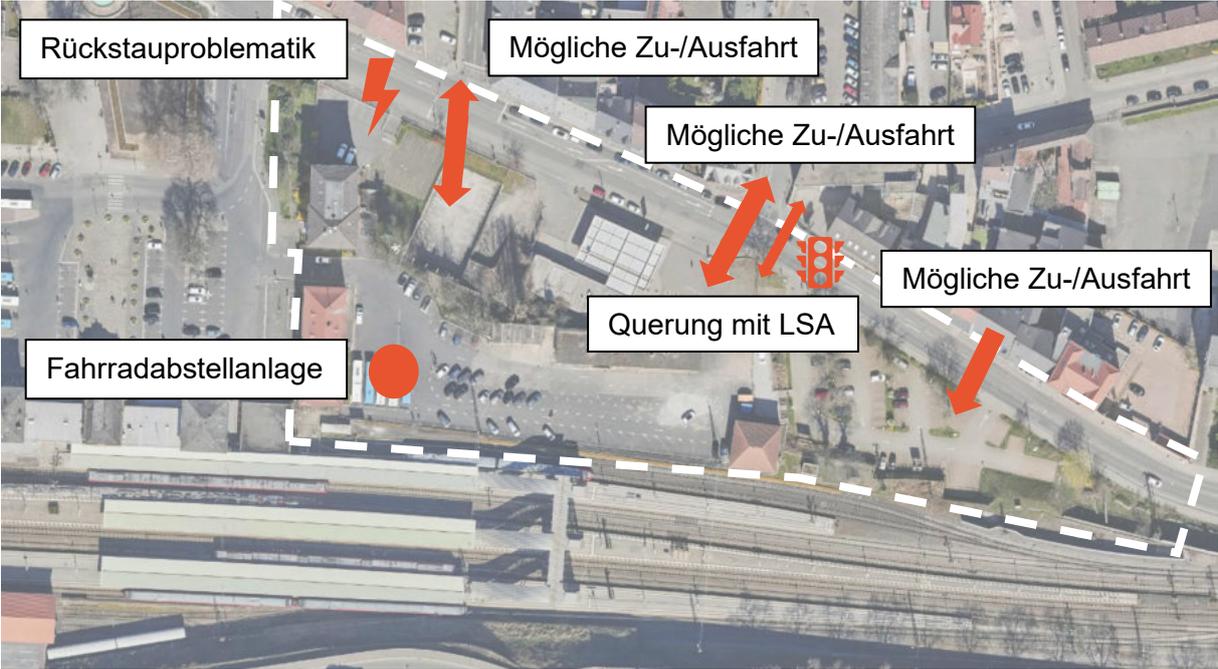


Abbildung 55: Anforderungen Verkehrsplanung

3 Planungsziele und Entwicklungsszenarien

In diesem Kapitel werden die zentralen Planungsziele der zukünftigen Entwicklung zusammengestellt. Dabei werden zunächst die zwischen den Partnern abgestimmten Ziele und Eckpunkte der Planung überprüft, zusammengeführt und basierend auf den Erkenntnissen der planerischen Bestandsanalyse ergänzt. Diese Planungsvorgaben werden in einem nächsten Schritt vertieft, in einer zielführenden städtebaulichen Leitidee zusammengefasst und grafisch dargestellt. Die städtebauliche Leitidee wird zunächst baufeldweise erläutert und mit unterschiedlich denkbaren städtebaulichen Entwurfsvarianten für die jeweiligen Baufelder untersucht. Aus den verschiedenen städtebaulichen Entwürfen werden „Entwicklungsszenarien“ aufgezeigt, für die städtebauliche Kennzahlen und überschlägige Kosten ermittelt und zugeordnet werden. Diese Entwicklungsszenarien werden im Rahmen der „Variantendiskussion“ mit den formulierten Planungszielen und Eckpunkten im Hinblick auf die mögliche Zielerreichung abgeglichen und nach fachlichen Kriterien verbal-argumentativ bewertet. Diese Bewertung dient als Entscheidungshilfe für die Auswahl der darauffolgenden Vorzugsvariante i.S. eines Masterbebauungsvorschlags (Kap. 4).

3.1 Planungsziele und Rahmenbedingungen der zukünftigen Entwicklung

3.1.1 Allgemeine Planungsziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung

Zentrale Planungsvorgaben stellen der Erhalt der Gebäude Bahnhofsstraße 12 und 14 dar. Hinsichtlich der Erschließung soll eine Zu- und Ausfahrt an der Landauer Straße an maximal zwei Punkten erfolgen. Eine Zufahrt über den Bahnhofsvorplatz soll nur für bestimmte Nutzungen (Bundespolizei, Feuerwehr, Radverkehr und Stellwerk) gestattet sein. Es sollen circa 180 öffentliche Stellplätze errichtet werden. Dabei sollen mindestens zwei Behindertenstellplätze, zwei Stellplätze für die Bundespolizei hinter Gebäude Bahnhofsstraße Nummer 12, sowie mindestens zwei Stellplätze für Carsharing bereitgestellt werden. Weiter zu berücksichtigen sind bei der Entwicklung die bestehenden dringend zu erhaltenen Infrastrukturen der Bahn. Sowohl das Stellwerk als auch das durch das Plangebiet verlaufende Steuerungskabel der DB müssen erhalten bleiben.

Die zukünftige Entwicklung muss hinsichtlich des Brandschutzes der erhaltenen Bestandsgebäude und der Neubebauung die Anforderungen an die Flächen für die Feuerwehr erfüllen. Zentrale Vorgabe stellt weiter dar, dass die Möglichkeiten zum Bau eines neuen Bahnsteigs offengehalten werden. Dies ist in allen Entwicklungsvarianten und -szenarien zu berücksichtigen.

Das Plangebiet soll dabei einer gesamthaften Entwicklung unterliegen. Es soll ein eigenständiges Quartier mit überregionaler Bedeutsamkeit geschaffen werden. Dabei soll eine nachhaltige Stadtentwicklung angestrebt werden, die einen Beitrag zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele leistet, vor allem in Hinblick auf nachhaltige Mobilitätsformen, Innentwicklung, Energieversorgung sowie Klimaschutz und -Resilienz.

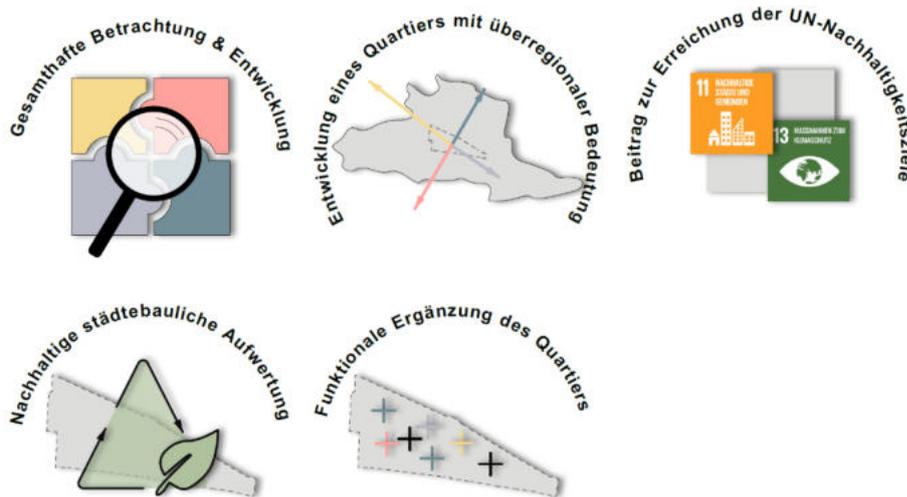


Abbildung 56. Planungsziele allgemein

Die Funktion des Plangebiets als Mobilitätsdrehscheibe soll in Einklang mit Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Freiraum und öffentlichkeitswirksame Nutzungen gebracht werden. Es soll eine nachhaltige städtebauliche Aufwertung und funktionale Ergänzung des Quartiers erfolgen.

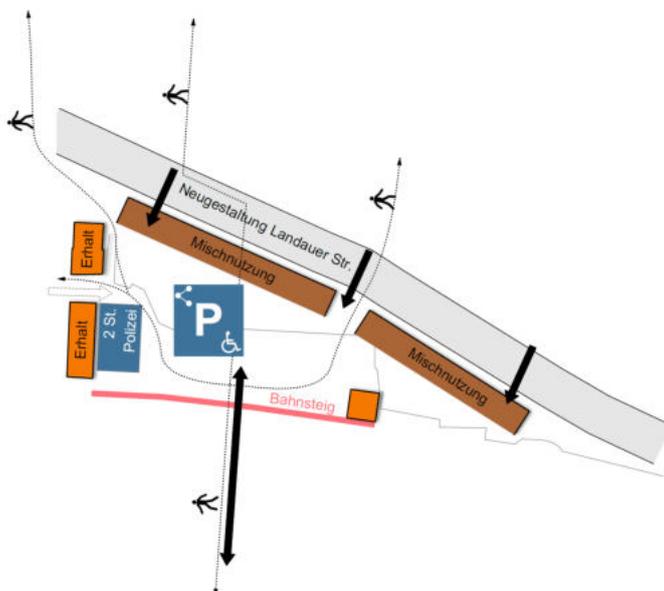


Abbildung 57: Prinzip Skizze „Planungsziele“

Entlang der Landauer Straße soll eine Randbebauung mit Mischnutzungen verortet werden. Dabei sollen Großstrukturen vermieden und eine abwechslungsreiche Bebauung durch Kleinteiligkeit gesichert werden. Es soll ein Mobilitätshub im bahnzugewandten Bereich verortet werden, der unterschiedliche Parkverkehre bündelt. Dabei sollen sowohl Stellplätze für die bestehenden als auch neuen Nutzungen integriert werden. Falls möglich, sind hier weitere Stellplätze für die Innenstadt anzubieten.

Ein Anschluss an die Bahnsteigüberführung soll vorgesehen werden. Das Plangebiet soll über maximal zwei Zu- und Ausfahrten an der Landauer Straße erschlossen sein. Denkbare Bereiche sind hier gegenüber der Hohenzollern Straße, Moltkestraße oder im östlichen Bereich. Dabei sollen die Anforderungen an die Neugestaltung der Landauer Straße mitberücksichtigt werden. Ein kohärentes Fußwegenetz soll das Gebiet öffnen und Wegebeziehung in umliegende Nachbarschaften stärken.

Um die späteren Entwicklungsszenarien später besser zu bewerten und übersichtlich untereinander zu vergleichen zu können, bieten sich unterschiedliche Bewertungsmöglichkeiten an. Eine davon ist, die Entwicklungsszenarien hinsichtlich ihrer Umsetzung und Erreichung der vorgegeben Planungsziele und Eckpunkte zu beurteilen und zu vergleichen.

Nicht nur die Bewertung anhand der Planungsziele ist sinnvoll. Weiter stellen fachliche Kriterien der Stadtplanung, wie beispielsweise die Raumbildung, Baustrukturen oder die Nachhaltigkeit/Zukunftsfähigkeit der jeweiligen Entwicklungsszenarien ergänzend zu der Umsetzung der Planungsziele ein wichtiges Bewertungsraster für die spätere Diskussion der Szenarien dar. Das fachliche Bewertungsraster wird im Kap. 3.4.3 genauer erläutert.

Ziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung	
Übergeordnet	
<ul style="list-style-type: none"> • Gesamthafte Betrachtung und Entwicklung • Entwicklung eines eigenständigen Quartiers • Beitrag zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele (Innenentwicklung, nachhaltige Mobilität, Energieversorgung und Klima Resilienz) 	
Nutzungen/ städtebauliche Strukturen	
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilität in Kombination mit weiteren höherwertigen Nutzungen • Einklang mit Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Freiraum, öffentlichkeitswirksame Nutzungen (Café) • Nachhaltige und funktionale Ergänzung des Quartiers • Randbebauung mit Mischnutzung entlang Landauer Straße • Räumliches Zusammenwachsen von Arbeiten, Büro, Dienstleistung, ggf. Wohnen 	

<ul style="list-style-type: none"> • Kleinteiligkeit durch abwechslungsreiche Bebauung 	
<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Großstrukturen 	
Mobilitätsnutzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Mobilitätshubs (im bahnhofsgewandten Bereich) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wird in allen Entwicklungsszenarien später als verbindlich betrachtet.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Bike+Ride (Radstation mit Verleih und Reparatur, wenn zusätzlicher Bedarf und keine Konkurrenz zu Fahrradparkhaus Postareal) (mind. 300) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Bike Sharing hinter Gebäude Nr. 12 	
<ul style="list-style-type: none"> • Kurzzeitparken 	
<ul style="list-style-type: none"> • Angebote E-Mobilität 	
<ul style="list-style-type: none"> • Car-Sharing (mind. 2) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze für „Parken am Bahnhof“ und neue Quartiersnutzungen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche (falls möglich) Parkplätze für die Innenstadt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze für die Bundespolizei (2 Stp. hinter Gebäude Nr. 12) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Parkplätze (mind. 2) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung der Parkverkehre in einer Quartiersgarage 	
Erschließung/Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung für PKW über Landauer Str. (max. 2 Zufahrten) <ul style="list-style-type: none"> ○ Gegenüber Hohenzollernstraße ○ Gegenüber Moltkestraße ○ Im Bereich „östliches Dreieck“ 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung Fußgängerwegebeziehungen durch das Quartier 	
<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrt PKW nur für entsprechende Nutzungen (Bundespolizei, Feuerwehr, Fahrräder, Stellwerk etc.) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Mitbetrachtung der Neugestaltung der Landauer Str. (vorgegebene Querschnitte) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wird in allen Entwicklungsszenarien später als verbindlich betrachtet.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Bau neuer Bahnsteig am Gleis 1b 	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Verlängerung des barrierefreien Fußgängerstegs in das Gebiet hinein (inkl. Treppe und Aufzug) 	
Erhalt/Abriss	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt Stellwerk zwingend notwendig, sowie Sicherung der Zugänglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wird in allen Entwicklungsszenarien später als verbindlich betrachtet.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt Gebäude Bahnhofplatz12 zwingend 	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt Gebäude Bahnhofplatz 14 angestrebt 	

Abbildung 58: Bewertungsparameter Planungsziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung

3.1.2 Fachspezifische konkretisierende Rahmenbedingungen / Best Practice Beispiele

Die nachfolgenden Beispiele stellen Anregungen einer möglichen Ausgestaltung dar. Die Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung fällt allerdings nicht in der Machbarkeitsstudie, sondern muss im weiteren Projektverlauf vertieft betrachtet und untersucht werden.

Als zukünftige Mobilitätsdrehscheibe, die Parkverkehre bündelt und den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsarten leicht gestalten soll, werden hohe Herausforderungen an die nachhaltige Gestaltung des Quartiers gestellt.

Die Kombination von Stellplätzen (denkbar organisiert in einer Bebauung, welche die unterschiedlichen Höhengniveaus ausgleicht) mit einer weiteren Nutzung (Freiraumnutzung oder zusätzliche bauliche Nutzung) erscheint dabei als sinnvoll und attraktiv. Somit können die unterschiedlichen Höhengniveaus durch eine Bebauung ausgeglichen und Autos nicht sichtbar im Gebiet abgestellt werden. Darüber hinaus entstehen neue Flächen, die einer attraktiven Nutzung zugeführt werden können.

Ein innerstädtisches Quartier mit einer hohen baulichen Dichte stellt hohe Herausforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung. Eine hohe bauliche Dichte und Versiegelung der Fläche erfordert daher *intensive Gebäudebegrünungen*.



Abbildung 59: Beispiel Gestaltung von intensiven Dachgärten/ Dachbegrünungen (Quelle: Max-Planck-Institut für Struktur und Dynamik der Materie, Hamburg (Fertigstellung 10/2022)).

Zudem stellt ein hoher Versiegelungsgrad im Gebiet hohe Anforderungen an die *Regenbewirtschaftung* im Gebiet. Da aufgrund des Versiegelungsgrads Regenwasser nur in geringen Mengen einer natürlichen Versickerung zugeführt werden kann, erfordert dies hohe Ansprüche an die Gestaltung der intensiven Dachbegrünungen. Denkbar sind hier die Gestaltung von Dachbegrünungen auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement.



Abbildung 60: Beispiel Gestaltung Landschaftsdach LVM Versicherungs-AG – Münster (2008) ca. 4.300 qm (Quelle: <https://www.optigruen.de/referenzen/landschaftsdach/lvm-muenster/> (zugegriffen am 15.06.2023))

Wir ein Parkhaus errichtet, ist aufgrund der innerstädtischen und präsenten Lage des Plangebiets, eine sowohl ansprechende als auch klimagerechte *Fassadengestaltung* zu empfehlen. Die klimagerechte Fassadengestaltung bezieht sich dabei nicht nur auf die Errichtung von Parkhäusern, auch weitere Sonderbauten stellen hohe Anforderungen an Architektur und Fassadengestaltung.



Abbildung 61: Beispiel Fassadengestaltung (li.: Parkhaus Campus Wageningen University & Research (WUR): <https://www.jonkershoveniers.de/wageningen-university-research-bewirbt-sich-fr-das-prdikat-grnstes-parkhaus> (zugegriffen am 15.05.2023); re.: Parkhaus am Rathaus Eppingen, Deutsche Industrie- und Parkhaus GmbH dip.; <https://www.parkhausbau.com/referenzen/parkhaus-am-rathaus-eppingen/> (zugegriffen am 15.06..2023))

Die topografische Situation (Geländeversprung) im Gebiet stellt weiter hohe Anforderungen an die Belichtung und Durchlüftung der Neubebauung an der „hangzugewandten Seite“. Soll ein Parkhaus errichtet werden, bietet sich hier die Gestaltung einer offenen Fassade an. Auch die Installation einer möglichen „Parkplatte“ (in der Baustruktur integrierte Parkgarage, welche die Topografie ausgleichen kann) stellt in dieser Hinsicht hohe Anforderungen. Gestaltete Lichthöfe können hier eine attraktive Lösung darstellen.



Abbildung 62: Beispiel Gestaltung Parkhausfassade, Parkhaus Fe592 Bosch in Stuttgart, Deutsche Industrie- und Parkhaus GmbH dip: <https://www.parkhausbau.com/referenzen/parkhaus-fe592-bosch-stuttgart/> (zugegriffen am 15.06.2023)

Neue Straßenquerschnitte und die Öffnung des Gebietes stellen unter anderem auch Anforderungen an den Fuß- und Radverkehr. Fußwegeverbindungen müssen barrierefrei sein. Entlang der Landauer Straße werden neue Querungsmöglichkeiten notwendig. Weiter müssen im Plangebiet kostenfreie und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden, beispielweise in Form von Doppelstocksystemen.



Abbildung 63: Beispiel Doppelparker System (Quelle: Doppelstockparker Marienhof, München: <https://www.velopa.de/projekte/muenchen-marienhof/> (zugegriffen am 14.06.2023))

3.2 Städtebauliche Leitidee und Entwurfsvarianten

Die Leitidee stellt, städtebaulich betrachtet, hervorgehend aus den Erkenntnissen aus den Analysen, einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung dar. Grundannahmen sind hierbei der Rückbau der Tankstelle und der ehemaligen Bahnkantine. Abgeleitet aus der Analyse wird zudem eine baufeldbezogene Herangehensweise als sinnvoll erachtet, welche in der städtebaulichen Leitidee aufgegriffen und weiter vertieft wird. Bei der Entwicklung der Leitidee kristallisieren sich demnach folgende Zonen möglicher Baufelder heraus:

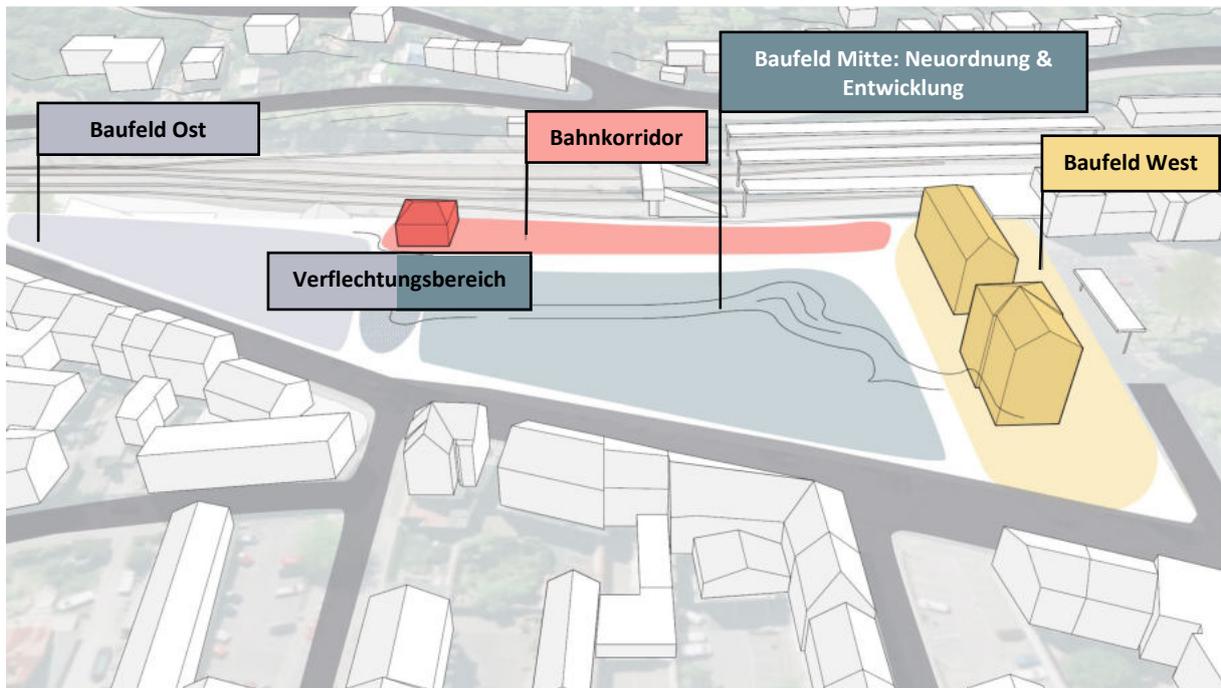


Abbildung 64: Städtebauliche Leitidee Übersicht Baufelder

Die städtebauliche Leitidee zeigt somit zunächst drei unterschiedliche Baufelder auf, für welche unterschiedliche städtebauliche Entwurfsvarianten entwickelt werden. Je nach Entwurfsprinzip (baulich verdichtet, Freiraumbildung oder lockere Bebauung) können die unterschiedlichen Entwurfsvarianten der einzelnen Baufelder miteinander kombiniert werden. Daraus ergeben sich denkbare Entwicklungsszenarien.

Alle Entwurfsvarianten (und Entwicklungsszenarien) entspringen dem gleichen städtebaulichen Grundgedanken und verfolgen vergleichbare planerische Ziele und Vorgaben.

Baufeld West – Bestand

Größe: ca. 0,3 ha

- Großer Neuordnungsbedarf an der Ecke Landauer Str./ Bahnhofsstr.
- Keine weitere bauliche Entwicklung (Grundansatz 1) → Entwicklung eines gestalteten Freiraums mit Anhebung der Topografie „Eintritt in die Innenstadt“
- Weitere bauliche Entwicklung (Grundansatz 2)
- Erhalt der Gebäude Bahnhofplatz Nummer 12 und 14
- Leihfahrradzone südlich Gebäude Bahnhofplatz Nummer 12
- Stellplätze für Bundespolizei östl. Gebäude Bahnhofplatz Nummer 12
- Ggf. alternative Ausfahrt zwischen Bahnhofplatz 12 und 14 über Bahnhofsvorplatz
- Ggf. Eingang/Ausgang Parklösung (abhängig von Entwicklung Baufeld Mitte)

Baufeld Mitte – Neuordnung & Entwicklung

Größe: ca. 1,0 ha

- Neuer Bahnsteig sowie Anschluss an Fußgängerquerung
- Fußläufige Durchgängigkeit in Richtung Winzingen/ Landauer Str./ Innenstadt
- Höhenniveaueausgleich/-abtrag sowie „Bestandsoptimierung“ mit Erhalt der Stützmauer möglich
- Neben Mischnutzung v.a. Sondernutzungen wie Verwaltung denkbar
- Raumkante entlang der Landauer Straße gesetzt
- Kombinierte Zu- und Ausfahrt im Verflechtungsbereich (gegenüber Moltkestraße)

Baufeld Ost – Auftakt

Größe: ca. 0,6 ha

- Je nach Dichte und Höhe entwicklungsabhängig von Baufeld Mitte
- Fläche zur Nutzung eines Parkhauses aufgrund Flächenzuschnitt nur sehr eingeschränkt geeignet
- Bauliche Raumkante entlang der Landauer Straße oder Sonderbauform
- Stützmauer bleibt bestehen
- Verschiedene Bauformen denkbar
- Erschließung erfolgt über den Verflechtungsbereich

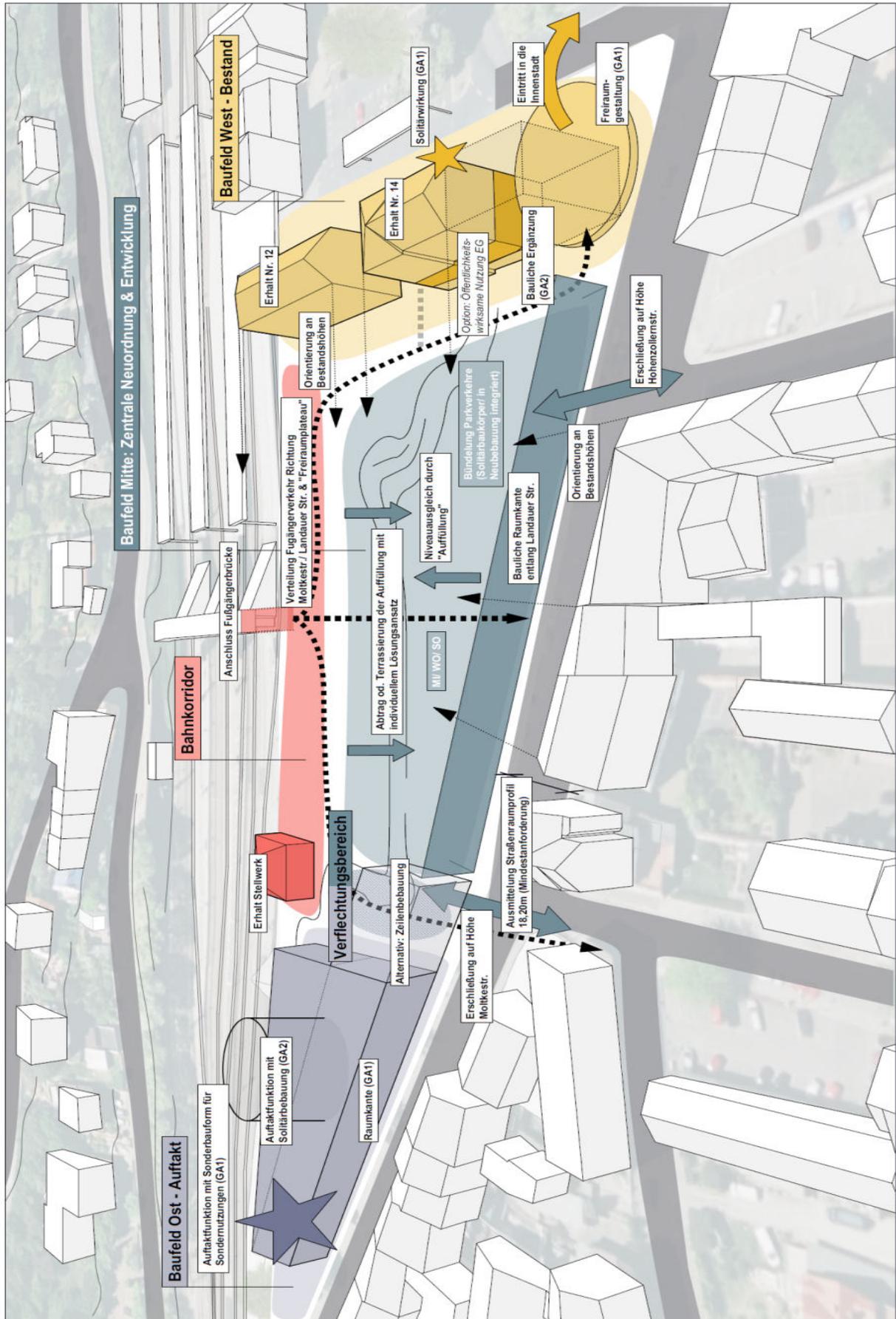


Abbildung 65: Städtebauliche Leitidee

3.2.1 Baufeld West



Abbildung 66: Verortung Baufeld West

Das Baufeld West ist circa 0,3 Hektar groß. Bei der Entwicklung des Baufeld Wests sollen die Gebäude Bahnhofplatz 12 und 14 erhalten bleiben.

3.2.1.1 Städtebauliche Leitidee

Grundansatz 1

Ein möglicher Grundansatz 1 für eine städtebauliche Leitidee ist es, hier eine weitere bauliche Entwicklung nicht zu verfolgen, um wichtige Sichtachsen und Blickbeziehungen zu erhalten und zu stärken. Diesem Grundansatz folgend ist die Entwicklung eines gestalteten Freiraums mit Anhebung der Topografie denkbar, um einen attraktiven „Eintritt“ in die Innenstadt zu schaffen. Hier kann gegebenenfalls und in Abhängigkeit zur Entwicklung des „Baufelds Mitte“ ein zentraler Ein- und Ausgang für die Parklösung im Gebiet platziert werden.

Somit wird die Solitärwirkung des Gebäudes Nummer 14 gestärkt. Hier besteht ergänzend zur angrenzenden Freiraumgestaltung die Option, die angrenzende Erdgeschosszone durch eine öffentlichkeitswirksame Nutzung zu beleben, welche Besucherverkehr ins Gebiet zieht. Denkbar sind hier eine gastronomische Nutzung oder ein Co-Working Space. Hinter Gebäude Nummer 12 soll eine Leihfahrradzone errichtet werden. Weiter sind Stellplätze für die Bundespolizei östlich des Gebäudes Nummer 12 zu errichten. Für die Entwicklung des Baufeldes West werden im Folgenden drei mögliche Entwurfsvarianten aufgezeigt. Diese unterscheiden sich hauptsächlich in ihrer Gestaltung des Freiraums vor Gebäude Nummer 14.

Grundansatz 2

Ein weiterer möglicher Grundansatz 2 für eine städtebauliche Leitidee ist es alternativ, eine weitere bauliche Entwicklung i.S. einer bewussten Bebauung als „Eckenschluss“ zu verfolgen, und damit neue Sichtachsen und Blickbeziehungen aufzubauen und das Raumgefüge bewusst neu zu ordnen und zu gestalten.

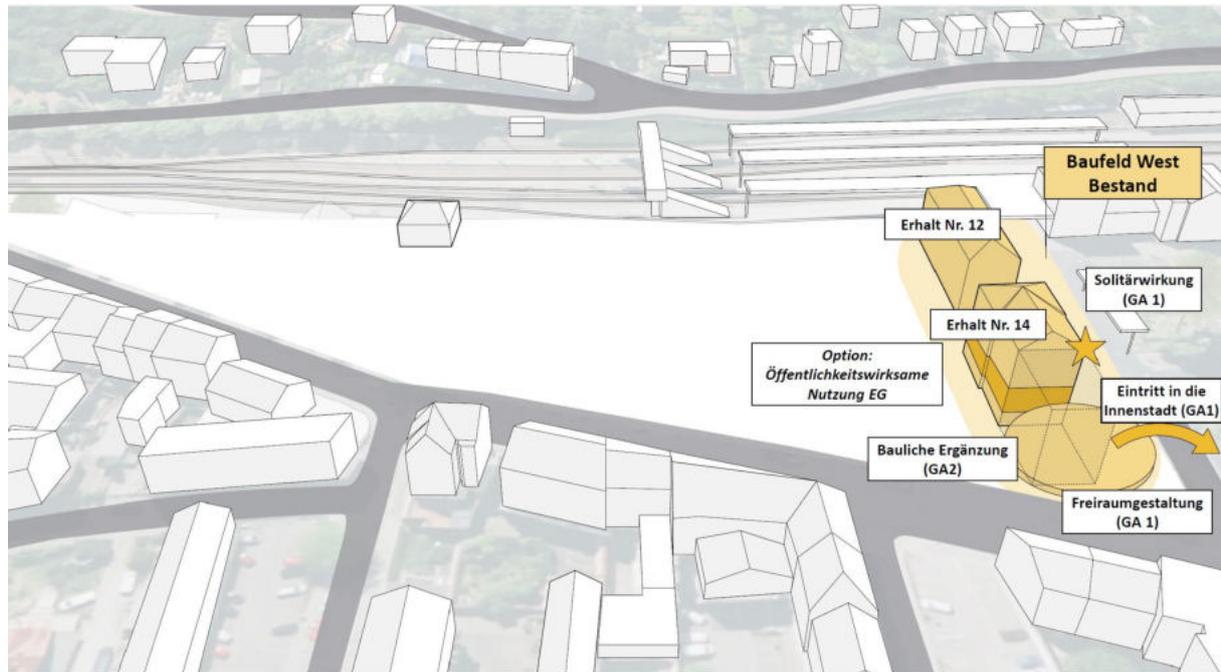


Abbildung 67: Städtebauliche Leitidee Baufeld West – Grundansatz 1 (GA1) Freiraumgestaltung, Grundansatz 2 (GA2) mit baulicher Ergänzung

3.2.1.2 Städtebauliche Entwurfsvarianten – Grundansatz 1 (Freiraumgestaltung)

Entwurfsvarianten

Die *erste Entwurfsvariante* sieht bei Verfolgung des Grundansatzes 1 eine Gestaltung des Freiraums in Form von gestalteten Grünterrassen vor dem Gebäude Bahnhofplatz 14 vor. Die zuvor stark versiegelte Fläche wird entsiegelt und kann somit einen Beitrag zum Stadtklima leisten. Eine angelegte Terrassierung des Geländes gleicht die Topografie aus.

Eine *zweite Entwurfsvariante* im Rahmen des ersten Grundansatzes sieht ein gestaltetes Freiraumplateau für den Bereich vor Gebäude 14 vor. Eine angelegte Terrasse kann neue Aufenthaltsqualitäten schaffen und in Verbindung mit der neuen angrenzenden EG-Nutzung einen neuen Verweil- und Begegnungsort im Gebiet darstellen.

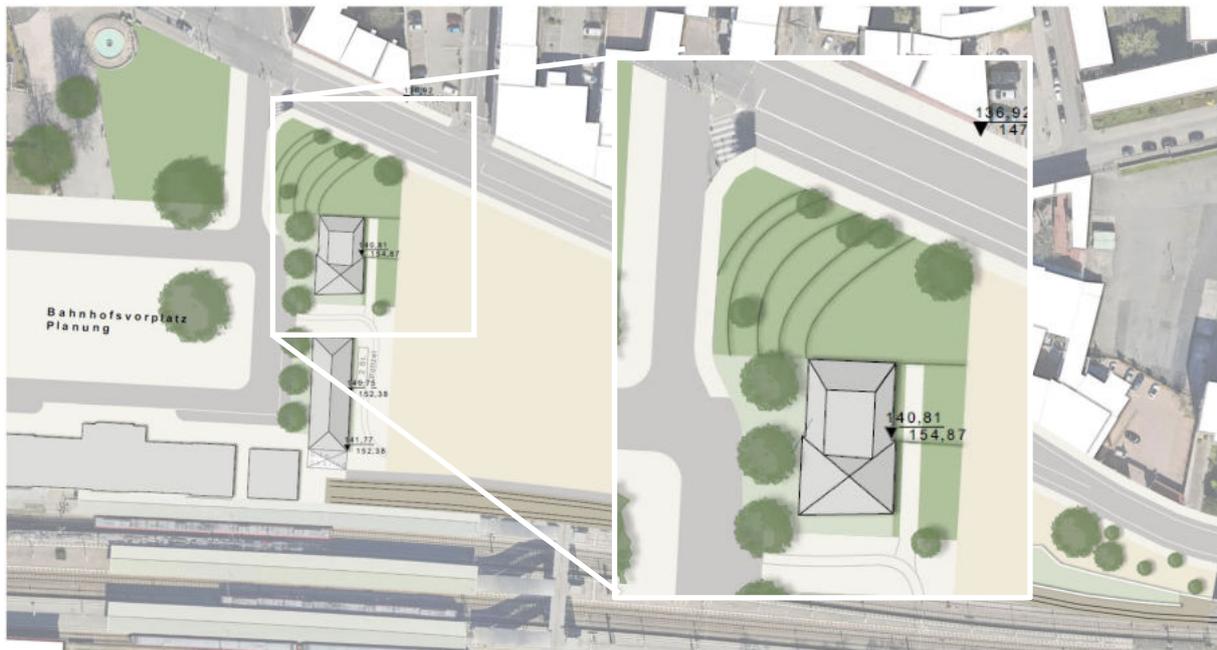


Abbildung 68: Entwurfsvariante 1.1 - Baufeld West - Gestaltete Grünterrassen

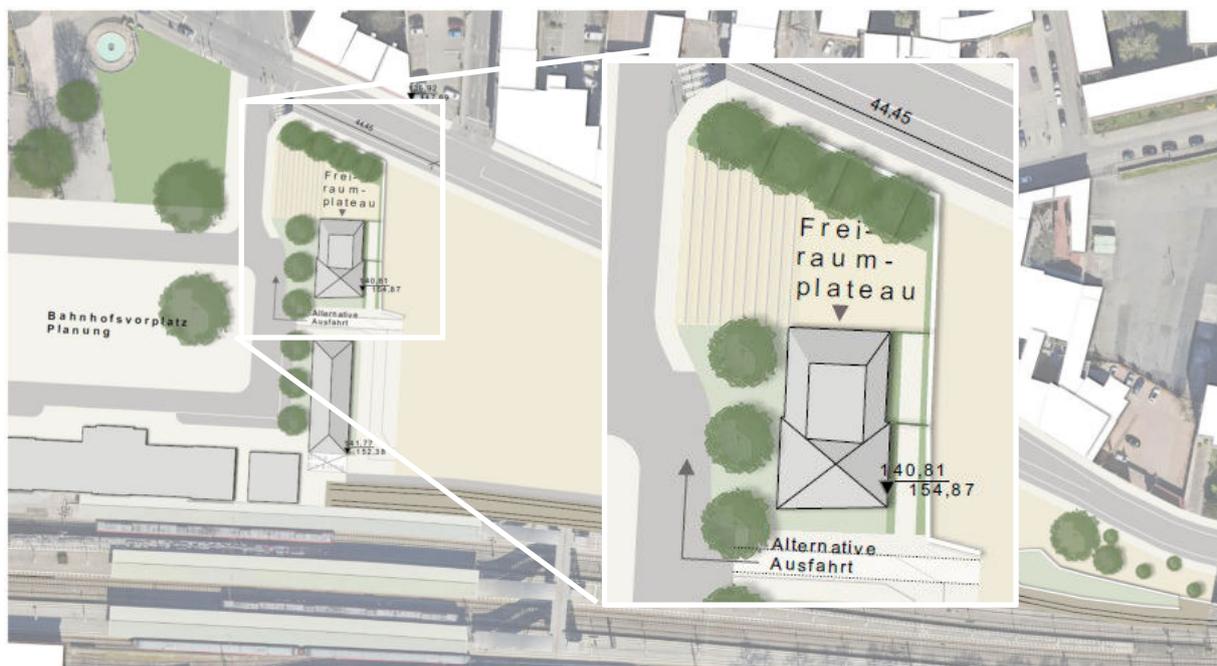


Abbildung 69: Entwurfsvariante 1.2 - Baufeld West - Freiraumplateau/Terrasse

Eine *dritte Entwurfsvariante* sieht die Kombination der ersten zwei vor. Sie ermöglicht eine attraktive Nutzung des Freiraums in Form einer Terrasse. Schafft aber auch notwendiges Grün in Form der Grünterrassen. Diese Variante stellt einen attraktiven Kompromiss zwischen wertvoller Grünfläche aber auch angelegten Freiraums dar, der im Zusammenhang mit der angrenzenden EG-Nutzung in Verbindung stehen kann.

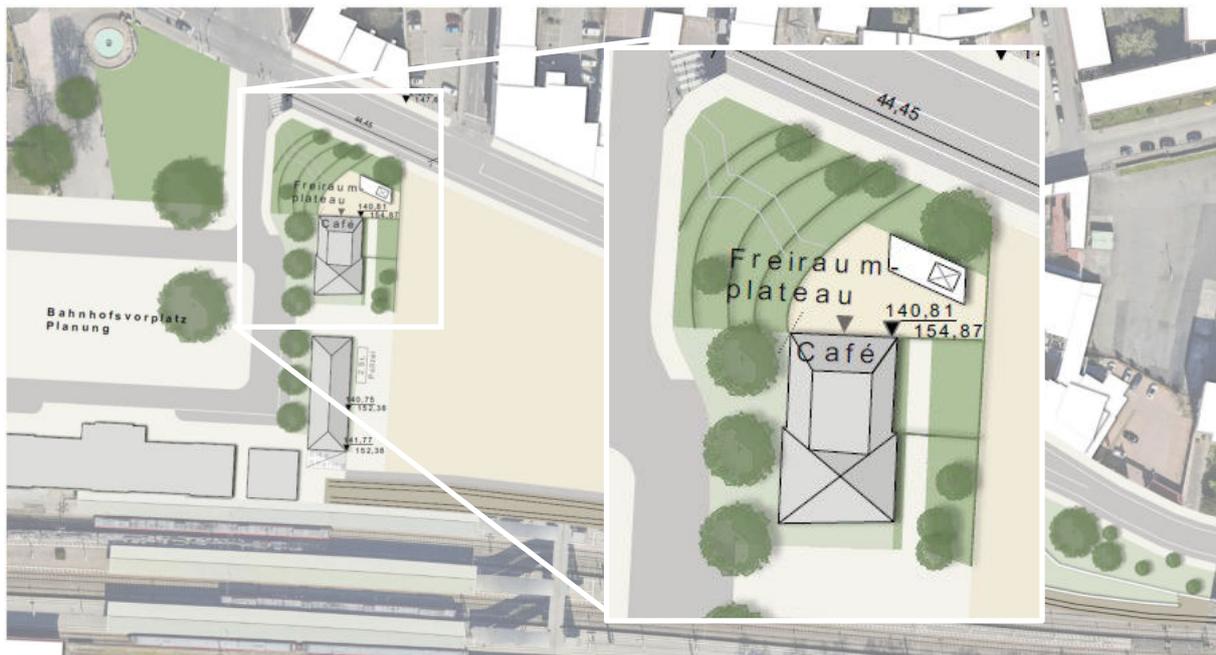


Abbildung 70: Entwurfsvariante 1.3 - Baufeld West - Kombination gestaltete Grünterrassen und Freiraumplateau

Variantenübergreifende Aspekte

Der Bahnhofsvorplatz soll zukünftig vom Individualverkehr freigehalten werden. Die zentrale Hupterschließung erfolgt demnach in einem anderen Baufeld über die Landauer Straße. Abhängig von der Entwicklung des Baufeldes Mitte ist im Baufeld West alternativ die Ausfahrt zwischen Gebäude 12 und 14 zu prüfen und grundsätzlich über den Bahnhofsvorplatz für den abfließenden Individualverkehr denkbar. Die Erschließung für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr, Rad- und Fußverkehr ist hier in jedem Fall gegeben. Die fußläufige Wegeverbindung führt hinter Gebäude Nummer 14 entlang und trifft im Bereich der Freiraumgestaltung auf die Landauer Straße. Von dort aus kann über die bestehende Fußgängerquerung an die fußläufige Verbindung in die Innenstadt angeknüpft werden. Die barrierefreie Wegeverbindung führt in allen Entwurfsvarianten, die keinen Ein- und Ausgang mit Aufzug vorsehen, immer zwischen den Gebäuden Nummer 12 und 14 in Richtung Bahnhofsvorplatz.

Die Gebäude Bahnhofstraße 12 und 14 bleiben bestehenden. Sie bilden bei Grundansatz 1 stadträumlich betrachtet, neben Saalbau, Empfangsgebäude und zukünftig der neuen Hotelbebauung auf dem Postareal den städtebaulichen Rahmen um den Bahnhofsvorplatz.

Die bestehenden Nutzungen durch die Bundespolizei und die Verwaltung sollen hier auch in Zukunft stattfinden. Ergänzend wird empfohlen in der Erdgeschosszone des Gebäudes Bahnhofplatz 14 eine öffentlichkeitswirksame Nutzung zu integrieren (Gastronomie, Co-Working Space ö.Ä.), die sowohl für die Nutzer:innen im Gebiet attraktiv ist als auch Besucherverkehr anzieht.

3.2.1.3 Städtebauliche Entwurfsvarianten – Grundansatz 2 (bauliche Ergänzung)

Entwurfsvarianten

Für den Grundansatz 2, der gem. der beschriebenen städtebaulichen Leitidee zum Ziel hat, die derzeitige Solitärstellung des Gebäude Bahnhofstraße Nr. 14 durch Raumkantenschließung oder Raumkantenbetonung entlang der Bahnhofstraße / Landauer Straße aufzulösen, wurden insgesamt fünf städtebauliche Entwurfsvarianten entwickelt.

Die *erste Entwurfsvariante* sieht eine aus den Raumachsen bewusst versetzte punktförmige Bebauungsstruktur mit entsprechend dominanter Höhenentwicklung vor, welche als „Gelenk“ zwar die Ecke Kreuzung Bahnhofstraße / Neustadter Straße baulich betont und akzentuiert, jedoch die Raumkanten in Verlängerung der beiden genannten Straßen bewusst nicht schließt. Architektonisch muss sich bei dieser Entwurfsvariante die Punktbebauung bewusst vom Bestand abheben, um zu wirken. Hierfür wäre eine entsprechende Höhenausbildung mit 7 Geschossen erforderlich und eine in sich konsequente moderne, einer Solitärbebauung entsprechenden eigenständigen Architektursprache. Es entsteht ein weiterer platzartiger Freiraum, der als zur Landauer Straße abfallendes „schiefes Plateau“ das derzeit sichtbare Sockelgeschoss des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 14 einschließt und somit optisch einfängt.

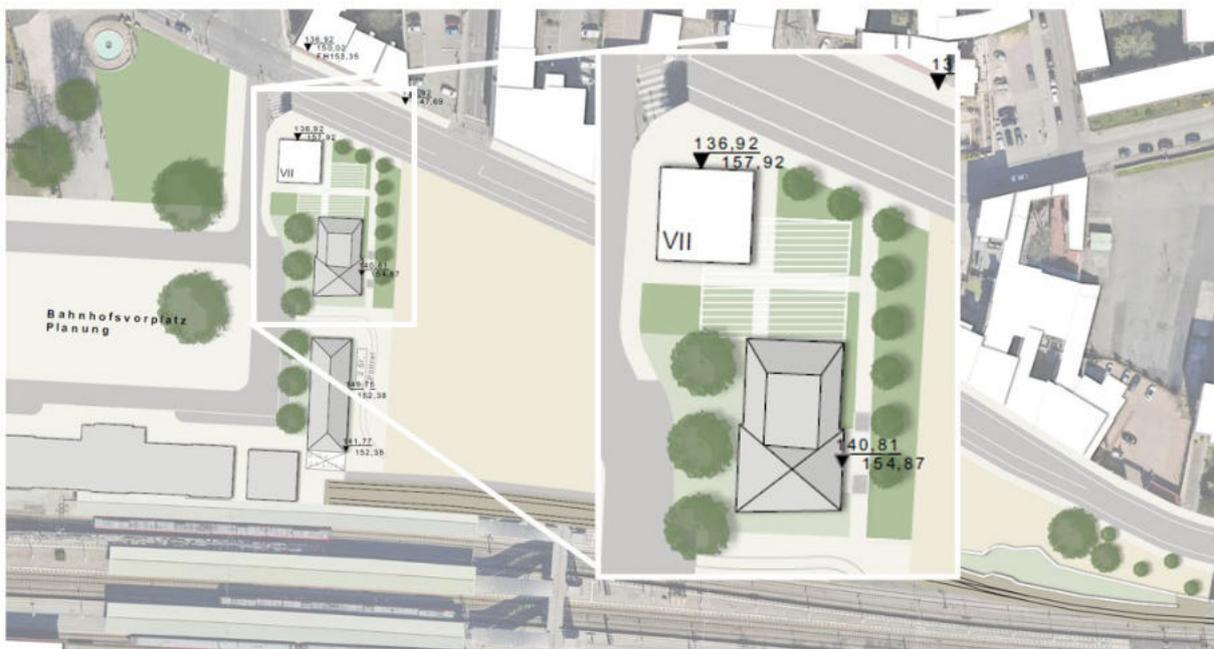


Abbildung 71: Entwurfsvariante 2.1 - Baufeld West - Solitärbebauung

Die *zweite Entwurfsvariante* sieht eine Fortführung der Raumachse der Bestandsgebäude Bahnhofstraße 12 und 14 vor. Über einen Verbindungsbau ergänzt ein neuer Baukörper die Baustruktur und kann somit die eher unattraktive Gebäudeseite des Gebäudes Nr. 14 verdecken. Hierbei sollen bewusst die bestehenden Traufhöhen der Bestandsgebäude am Bahnhofsvorplatz aufgegriffen und gezielt kein städtebaulicher Hochpunkt entwickelt werden. Der Bereich in Richtung Bahnhofsvorplatz lässt Gestaltungsspielraum für den öffentlichen Freiraum.

Der Neubau wird getrennt durch eine bauliche Fuge, welche auch die Höhensituation ausgleicht und somit sowohl eine Flächenerweiterung des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 14 als auch des Neubaus selbst ermöglicht.

Die Kreuzung Bahnhofstraße / Neustadter Straße wird auch hier betont, jedoch stadträumlich als „Einfassung“ des Platzraumes Saalbau / Bahnhof durch Betonung und Ergänzung der Raumkante an der Bahnhofstraße. Die Raumkante entlang der Neustadter Straße bleibt hier ebenfalls offen.

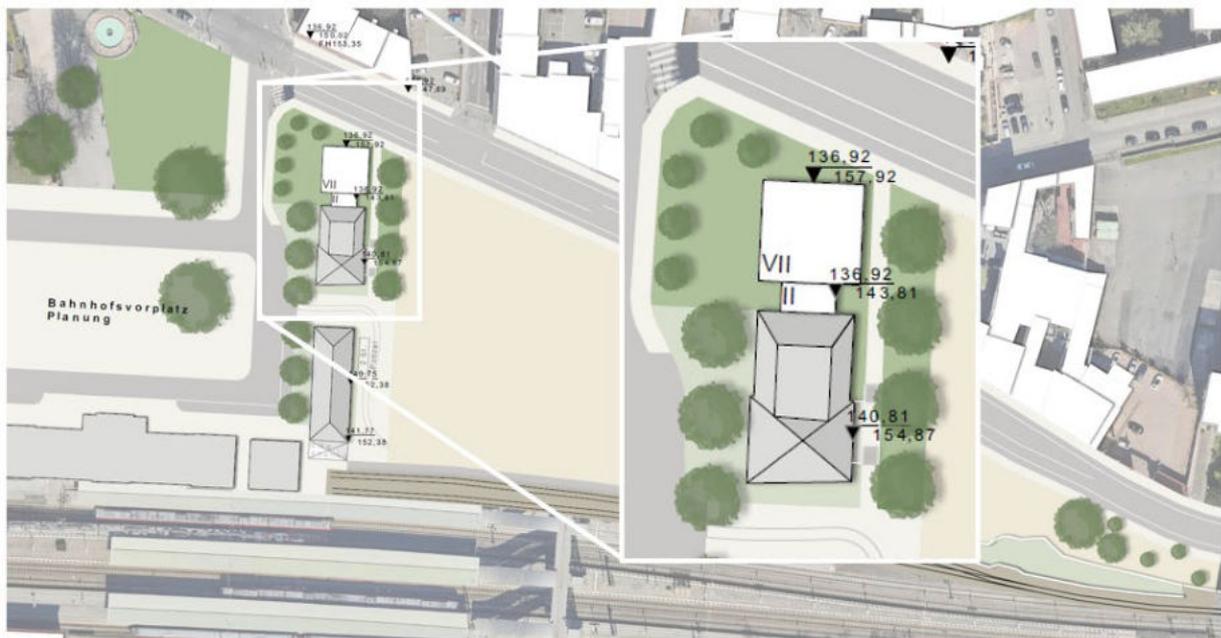


Abbildung 72: Entwurfsvariante 2.2 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung

Die *dritte Entwurfsvariante* sieht zwar auch eine Fortführung der Raumachse der Bestandsgebäude Bahnhofstraße 12 und 14 vor, deutet aber durch die bewusste Ausbildung einer Eckform als „quergestelltem“ rechteckigen Baukörper, ebenfalls durch eine Fuge zum Bestandsgebäude Bahnhofstraße Nr. 14 getrennt, einen Raumabschluss des Bahnhofsvorplatzes an. Diese Bauform nimmt bewusst die Raumkanten entlang der Landauer Straße nicht auf und „entscheidet sich“ für den Platzraum Bahnhofsvorplatz. Die Raumkante entlang der Neustadter Straße bleibt folge dessen hier ebenfalls weitestgehend offen.

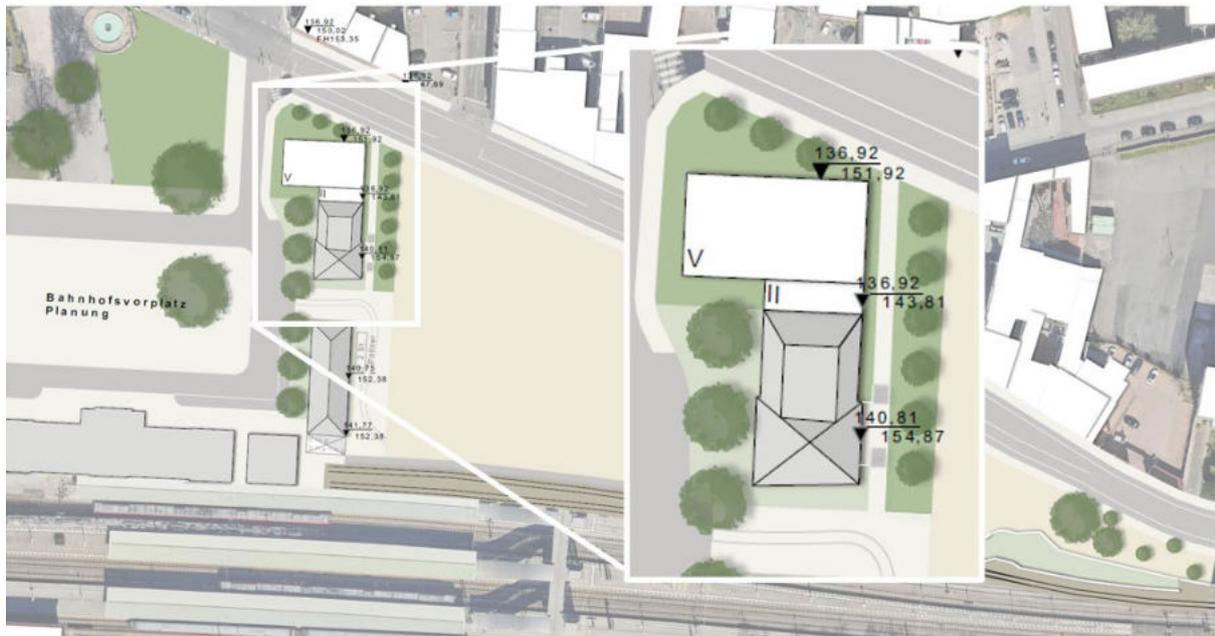


Abbildung 73: Entwurfsvariante 2.3 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung mit Ausrichtung zum Bahnhofsvorplatz

Anhand der drei vorherbeschriebenen Entwurfsvarianten lässt sich gut ableiten, dass sich bei einer baulichen Ergänzung im Baufeld West die Zufahrtsituation auf Höhe der Hohenzollernstraße im Baufeld Mitte unattraktiv gestalten würde. Deshalb ist zu empfehlen, bei einer baulichen Ergänzung den Bereich im Baufeld Mitte entsprechend mitzudenken. Denkbar ist hier eine Ausrichtung der ergänzenden Bebauung (auch) in Richtung Plangebiet. Eine Zufahrt könnte dann genau gegenüber der Hohenzollernstraße liegen. Wird eine weitere Bebauung im Baufeld West gewünscht, werden daher die folgende zwei Entwurfsvarianten vier und fünf empfohlen.

Die *vierte Entwurfsvariante* bildet die bauliche Ergänzung des Gebäudes Nr. 14 über einen Verbindungsbau in Form einer Zeile, der an die Landauer Straße ausgerichtet ist. Dadurch wird eine Weiterführung der kleinteiligen Parzellierung der Randbebauung, die im Norden an das Plangebiet angrenzt, mitaufgenommen. Die *fünfte Entwurfsvariante* bildet eine solche verkürzte Zeilenbebauung, die in Richtung Bahnhofsvorplatz Raum für die Gestaltung und Fortführung der Grünstrukturen lässt.

Beide Varianten können eine attraktive stadträumliche Wirkung erzeugen, sowohl in Richtung Bahnhofsvorplatz als auch ins Plangebiet. Dabei wird der Straßenraum entlang der Landauer Straße baulich gefasst. Für die bauliche Ergänzung wird die Satteldachform (s. Schnitt) empfohlen. Jedoch ist bei einer weiteren Vertiefung zu prüfen, ob bei einer baulichen Ergänzung über einen Verbindungsbau Abstandsflächen eingehalten werden müssen.

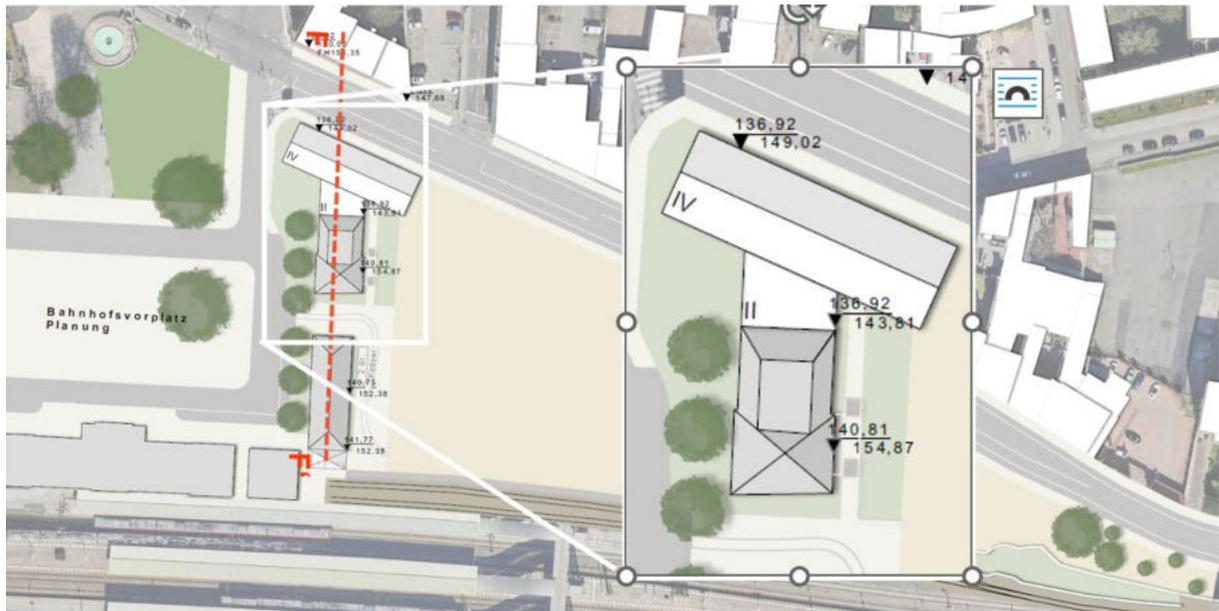


Abbildung 74: Entwurfsvariante 2.4 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung, Zeilenstruktur Landauer Straße

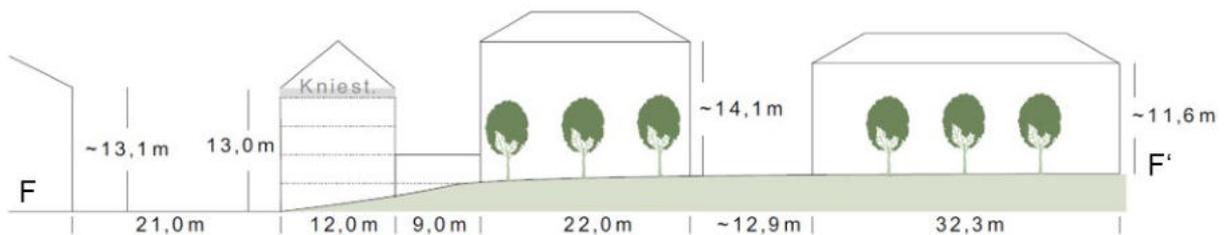


Abbildung 75: Entwurfsvariante Baufeld West: Fortführung der Bestandsbebauung, Zeilenstruktur Landauer Straße Schnitt F-F' (o.M.)

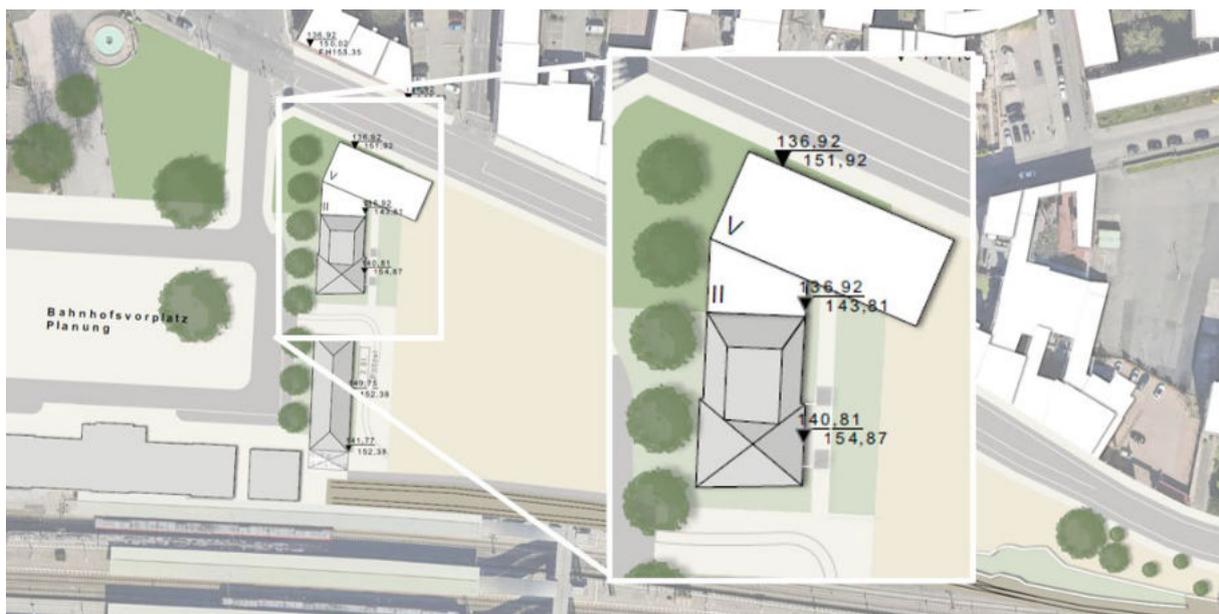


Abbildung 76: Entwurfsvariante 2.5 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung, verkürzte Zeilenstruktur Landauer Straße

Variantenübergreifende Aspekte

Der Bahnhofsvorplatz soll bei Entwicklung des Baufeldes West auch beim „Grundansatz 2 – bauliche Ergänzung“ zukünftig vom Individualverkehr freigehalten werden. Es wird hier auf die Ausführungen des vorangehenden Unterkapitels verwiesen. Die fußläufige Wegeverbindung führt jedoch bei Entwicklung einer prägenden, ergänzenden Bebauung an der Ecke Bahnhofstraße/Landauer Straße zwischen den Gebäuden Nummern 12 und 14 zum neu gestalteten Bahnhofsvorplatz. Somit entfällt die in Grundansatz 1 verfolgte städtebauliche Leitidee eines neuen Eintritts in die Innenstadt auf einem neu gestalteten „Freiraumplateau“ zugunsten der ergänzenden Neubebauung.

Die Gebäude Bahnhofplatz 12 und 14 bleiben auch bei diesem Grundansatz bestehen. Sie bilden jedoch anders als bei Grundansatz 1 stadträumlich betrachtet, neben Saalbau, Empfangsgebäude und zukünftig der neuen Hotelbebauung auf dem Postareal, nicht den alleinigen städtebaulichen Rahmen um den Bahnhofsvorplatz.

Die bestehenden Nutzungen durch die Bundespolizei und die Verwaltung sollen hier auch in Zukunft bestehen bleiben. Die verschiedenen Bebauungsformen der Neubebauungen sollten im Erdgeschoss eine öffentliche oder halböffentliche Nutzung aufweisen, welche dann im Bestandsgebäude Bahnhofplatz 14 entbehrlich wird.

Anders als in Grundansatz 1 abgebildet, wird hier bei Grundansatz 2 bewusst der Fokus auf eine bauliche Ergänzung und nicht auf eine Freiraumgestaltung gelegt. Aufgrund des schmalen Zuschnitts des Baufelds West bietet eine Bebauung grundsätzlich nur noch wenig Raum zur Freiraumgestaltung. In jedem Fall ist eine Gestaltung der EG-Vorzonen zu empfehlen und entsprechend der EG-Nutzung zugänglich gestaltet werden.

Einzig die Variante 1 „Punktbebauung“ eröffnet neue Freiräume, die öffentlich zugänglich sind und in Verbindung zur angrenzenden EG-Nutzung (Ladenzeile, Dienstleistung, Co-Working-Space, Gastronomie) stehen kann.

3.2.2 Baufeld Ost

Das Baufeld Ost ist circa 0,6 Hektar groß. Hinsichtlich der baulichen Dichte und Höhe ist die Entwicklung des Baufeldes Ost abhängig von der Entwicklung des Baufelds Mitte.



Abbildung 77: Verortung Baufeld Ost

Denkbar sind hier Sonderbauformen für alternative Wohnformen, Verwaltungs- oder Bildungsnutzungen. Die städtebauliche Leitidee sieht auch hier - wie im Baufeld West - zwei denkbare Grundansätze vor.

3.2.2.1 Städtebauliche Leitidee

In einem **Grundansatz 1** kann für diesen Bereich die Schließung der Raumkante entlang der Landauer Straße verfolgt werden, um so in Verbindung mit der gegenüberliegenden Blockrandbebauung entlang der Landauer Straße ein stimmiges städtebauliches Gesamtbild zu erzeugen. Die Höhenentwicklung im Plangebiet sollte dabei kein unproportionales Raumbild auslösen. Welche Spannweite an Gebäudehöhen hier raumverträglich ist, zeigen die unterschiedlichen Entwurfsvarianten (Schnitte). Alternativ ist eine Zeilenbebauung entlang der Straße möglich.

In einem **Grundansatz 2** ist es jedoch ebenso denkbar, sich aufgrund des Grundstückszuschnitts und der „Auftaktsituation Innenstadt“ von Osten kommend unter Voraussetzung einer architektonisch höchst anspruchsvollen Gestaltung, vom Ziel einer klar ordnenden städtebaulichen Raumkantenbildung loszulösen. Stattdessen kann in diesem Grundansatz eine Sonderbauform im Sinne einer baulich eigenidentitätsstiftenden Solitärbebauung ohne klaren Raumkantenbezug zur Landauer Straße entwickelt werden.

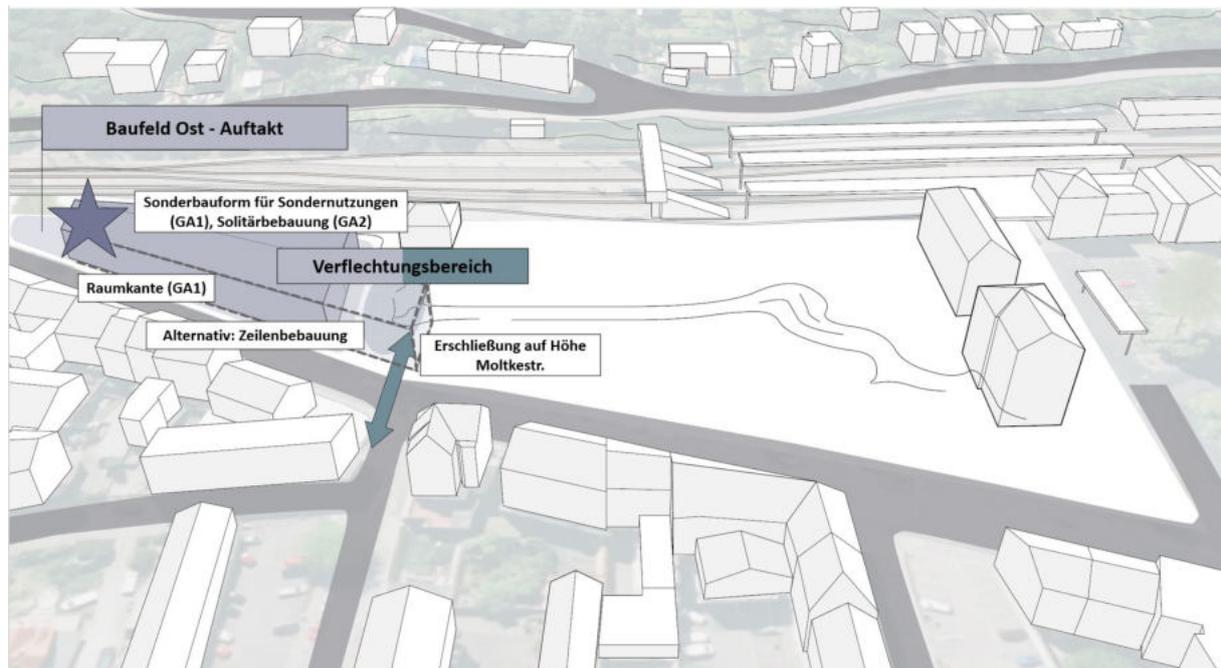


Abbildung 78: Städtebauliche Leitidee Baufeld Ost – Grundansatz 1 und 2

Die Erschließung erfolgt in beiden Grundansätzen für die Zu- und Ausfahrt auf Höhe der Moltkestraße. In diesem Bereich befindet sich zudem der Verflechtungsbereich zwischen Baufeld Ost und Baufeld Mitte. Hier ist - je nach Entwicklungsabhängigkeit der beiden Baufelder - eine gemeinsame Erschließung für die Zu- und Ausfahrt des Gebietes vorzusehen.

3.2.2.2 Städtebauliche Entwurfsvarianten – Grundansatz 1 (Raumkante)

Für das Baufeld Ost wurden dem Grundansatz 1 – Bebauung als Raumkante zur Landauer Straße - fünf städtebauliche Entwurfsvarianten erarbeitet, die sich hinsichtlich der Baustruktur, Bebauungsdichte und baulichen Nutzung unterscheiden lassen. Die Form des Satteldachs der gegenüberliegenden Bebauung wird aufgegriffen und erzeugt somit eine stimmige Wirkung des Stadtbildes entlang der Landauer Straße. Im rückwärtigen Bereich wird das Baufeld Ost durch die 3,3 Meter hohe Stützmauer begrenzt.

Entwurfsvariante 1 – „L-Form“

Die Entwurfsvariante 1 sieht eine Schließung der Raumkante in Form einer dreigeschossigen Bebauung in L-Form mit Satteldach entlang der Landauer Straße vor. Die Höhenentwicklung orientiert sich weitgehend am gegenüberliegenden Bestand. Die Erschließung des Baufeldes erfolgt eigenständig im Baufeld und kann unabhängig von der Entwicklung des Baufelds Mitte erfolgen. Im rückwärtigen, bahnzugewandten Bereich sind Stellplätze vorgesehen. Die Fußwegeverbindung verläuft im Westen des Baufeldes auf Höhe des Stellwerks.

Dort ist sowohl über eine Treppe als auch über einen Aufzug die topografische Barriere überwindbar. An der Landauer Straße besteht eine neue Fußgängerquerung mit Lichtsignalanlage, die die durchgängige fußläufige Durchwegung in Richtung Winzingen sicherstellt.

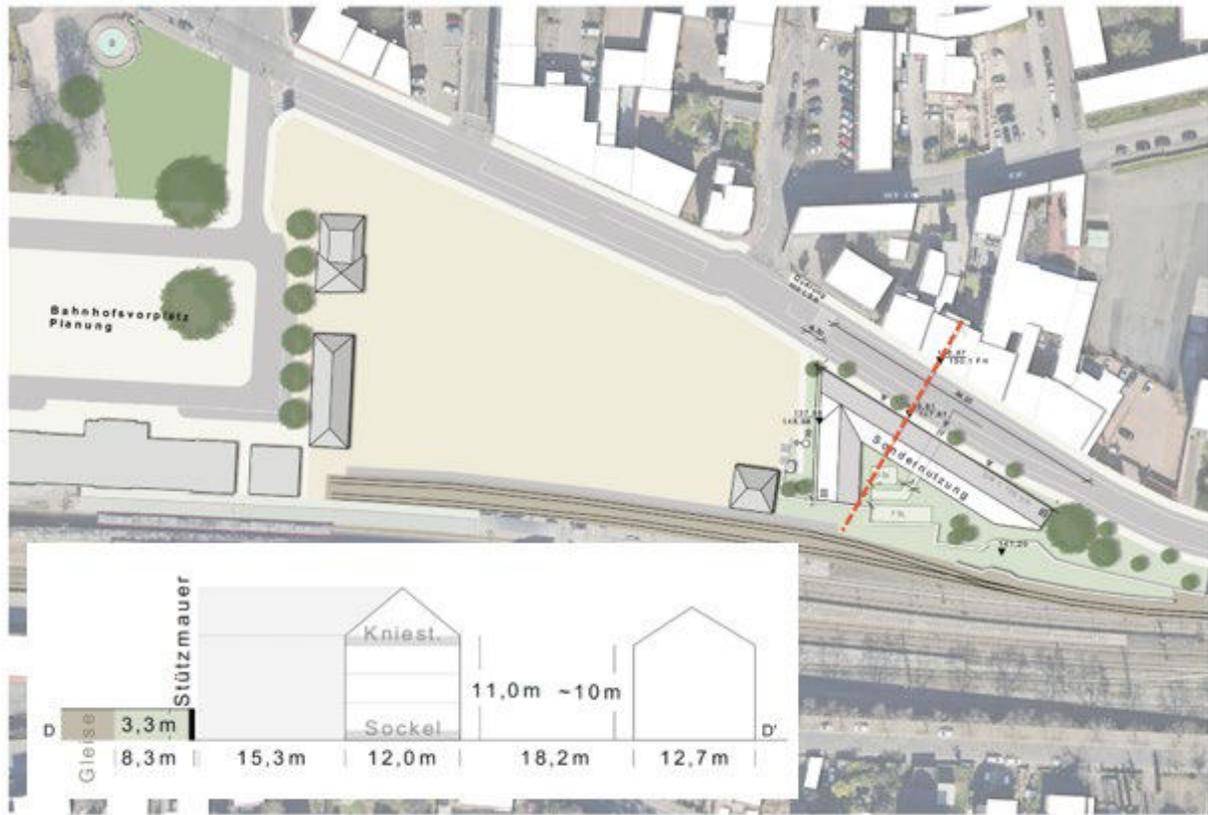


Abbildung 79: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Bebauung L-Form; Abbildung 80: Entwurfsvariante Baufeld Ost Bebauung L-Form Schnitt D-D' (ohne Maßstab)

Denkbar sind hier Sondernutzungen in Form von Verwaltung oder auch Bildung. Im östlichen Bereich des Baufelds bleibt der erhaltenswerte Baumbestand bestehen. Öffentliche Freiräume sind in diesem Baufeld nicht vorgesehen. Im bahnungsgewandten Bereich besteht das Potenzial, private Freiräume und Stellplätze zu entwickeln. Bei einer lockeren Bebauung in L-Form entstehen rückwärtige Freiräume. Diese müssen hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung entsprechend gestaltet sein und Versickerungs- und Rückhaltungsmöglichkeiten aufweisen. Bei einer Anordnung von Stellplätzen im rückwärtigen Bereich sind hier versickerungsfähige Materialien zu verwenden.

Entwurfsvariante 2 – Bebauung „Maximale Dichte“

Diese Variante zeigt, welche Höhenentwicklung maximal entlang der Landauer Straße stattfinden kann. Die viergeschossige Bebauung setzt sich bewusst in der Höhenentwicklung deutlich wahrnehmbar von der gegenüberliegenden Bestandsbebauung nach oben ab.

Die Raumkante wird hier bewusst entlang der Landauer Straße bis zur Kreuzung Moltkestraße verlängert, so dass bei dieser Variante die verbleibende Durchwegung zum Stellwerk und auf das Bahngleis deutlich enger gestaltet ist als bei allen anderen Varianten.

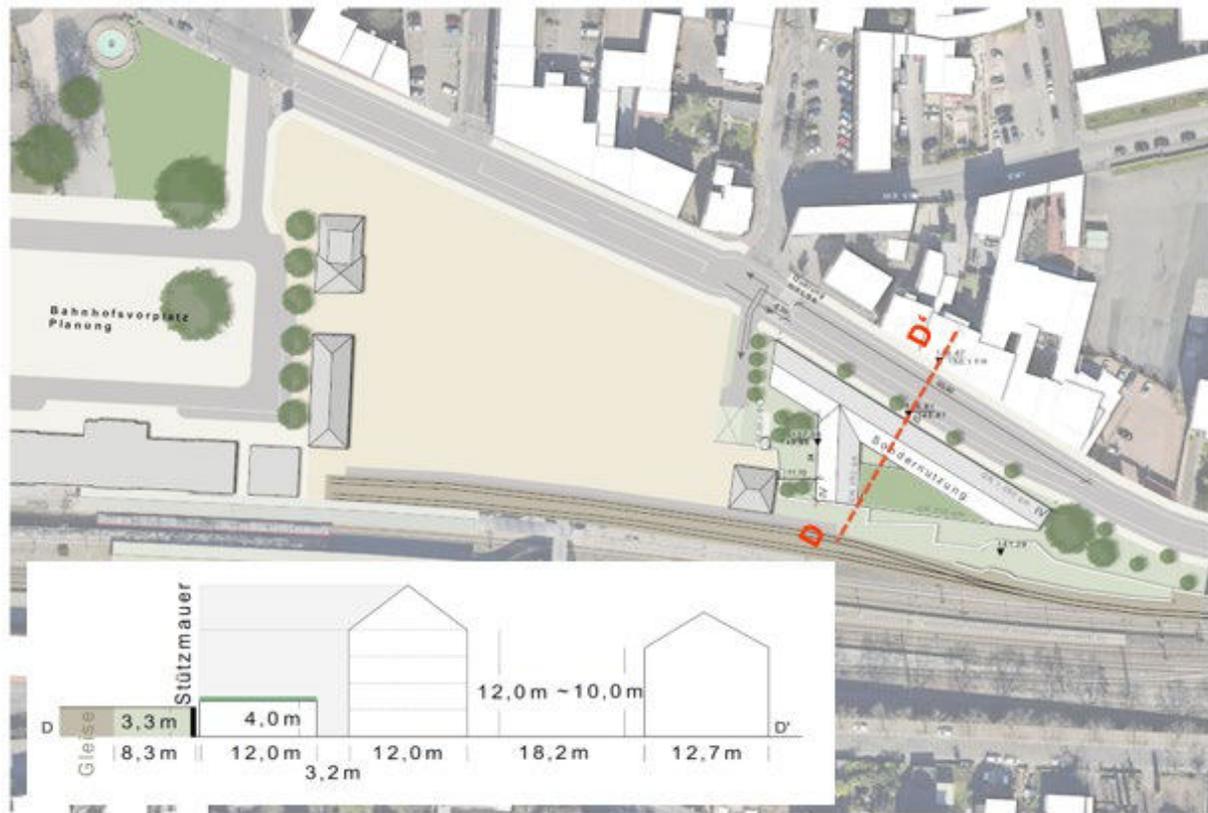


Abbildung 81: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Bebauung maximale Dichte; Abbildung 82: Entwurfsvariante Baufeld Ost Bebauung maximale Dichte Schnitt D-D' (ohne Maßstab)

Bei der Entwicklung einer Bebauung mit maximaler Dichte ist die Erschließung abhängig von der Entwicklung des Baufeldes Mitte. Die zentrale Erschließung ist hier im Verflechtungsbereich zum Baufeld Mitte auf Höhe der Moltkestraße vorgesehen. Aufgrund der maximalen Dichte müssen die notwendigen Stellplätze bei der Entwicklung des Baufelds Mitte integriert werden. Die fußläufige Verbindung verläuft wie in der vorherigen Entwicklungsvariante auf Höhe des Stellwerks in Richtung Moltkestraße.

Aufgrund der maximalen Verdichtung des Baufeldes sind hier Sondernutzungen, wie beispielsweise für Verwaltung, Bildung oder besondere Wohnformen denkbar.

Die maximale Bebauung lässt nur wenig Spielraum für private Freiräume. Die Entwicklung eines Atriumbaus könnte hier einen attraktiven Kompromiss darstellen. Auch der Raum für öffentliche Freiräume bleibt bei einer maximalen Bebauung gering. Im Bereich der Abstandsflächen zur Stützmauer/ zum Stellwerk besteht dennoch Potenzial Grünflächen anzulegen und zu gestalten.

Bei einer dichten Bebauung im Baufeld Ost bestehen besondere Herausforderungen hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung. Natürliche Versickerungsmöglichkeiten sind gering. Hier müssen intensive Dachbegrünungen (denkbar im bahnzugewandten Bereich) entwickelt werden, die auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement, auch einen Beitrag zur Niederschlagsentwässerung und -rückhaltung leisten können.

Entwurfsvariante 3 – Zeilenbebauung „Appendix“

Der Ansatz dieser Entwurfsvariante ist es auch hier, eine klare Zeilenstruktur entlang der Landauer Straße auszubilden. Die dreigeschossige Bebauung mit Satteldach fügt sich in das städtebauliche Gesamtbild entlang der Landauer Straße ein. Jedoch erhält die Zeile einen eingeschossigen, dreieckförmigen Anbau.

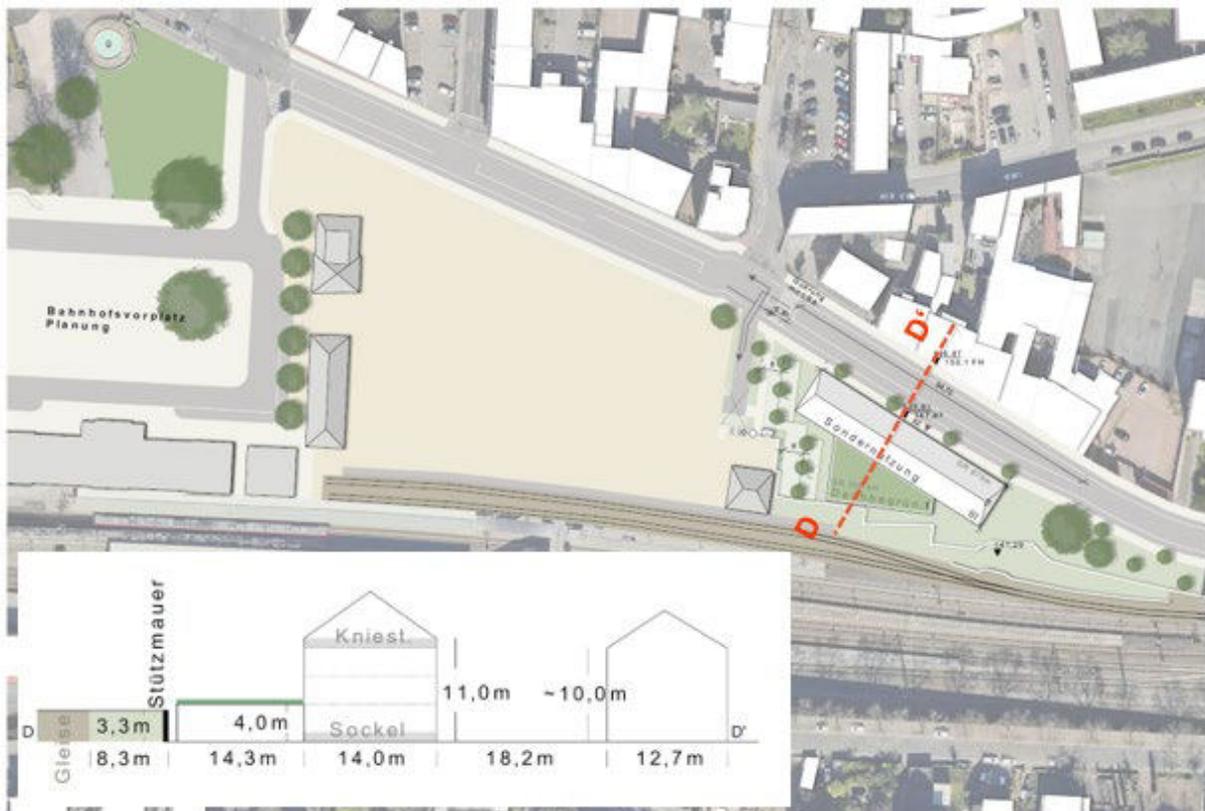


Abbildung 83: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Zeilenbebauung mit Appendix; Abbildung 84: Entwurfsvariante Baufeld Ost Zeilenbebauung mit Appendix Schnitt D-D' (ohne Maßstab)

Die zentrale Erschließung erfolgt im Verflechtungsbereich zum Baufeld Mitte. Diese Variante zeigt zudem die Möglichkeit der Entwicklung oberirdischer Stellplätze direkt auf dem Baufeld. Die fußläufige Wegeverbindung verläuft, wie in den vorherigen Varianten, auf Höhe des Stellwerks in Richtung Moltkestraße.

Denkbar sind auch hier Sondernutzungen, wie beispielsweise für Verwaltung oder Bildung. Aufgrund der geringen natürlichen Belichtung ist eine Nutzung der Erdgeschosszone entlang

der Landauer Straße und des eingeschossigen Anbaus als Konferenzraum oder Kantine möglich.

Private Freiräume sieht diese Variante nicht vor. Es besteht die Möglichkeit, den Anbau im rückwärtigen Bereich extensiv oder intensiv zu begrünen. Bei dieser Bebauungsvariante bestehen besondere Herausforderungen hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung. Natürliche Versickerungsmöglichkeiten sind gering. Hier müssen intensive Dachbegrünungen (denkbar im bahnungsgewandten Bereich) entwickelt werden, die auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement, auch einen Beitrag zur Niederschlagsentwässerung und -rückhaltung leisten können. Für die Entwicklung von Stellplätzen sind wasserundurchlässige Materialien zu wählen.

Entwurfsvariante 4 – Sonderbauform mit Atrium

Diese Variante zeigt das Minimum der raumverträglichen Entwicklung. Die zweigeschossige Bebauung inklusive Kniestock und Sockel bilden ein proportionales Raumbild entlang der Landauer Straße. Die Erschließung ist auch in dieser Variante abhängig von der Entwicklung des Baufelds Mitte. Auch die fußläufige Wegeverbindung verläuft hier, wie in den vorherigen Varianten, auf Höhe des Stellwerks in Richtung Moltkestraße.

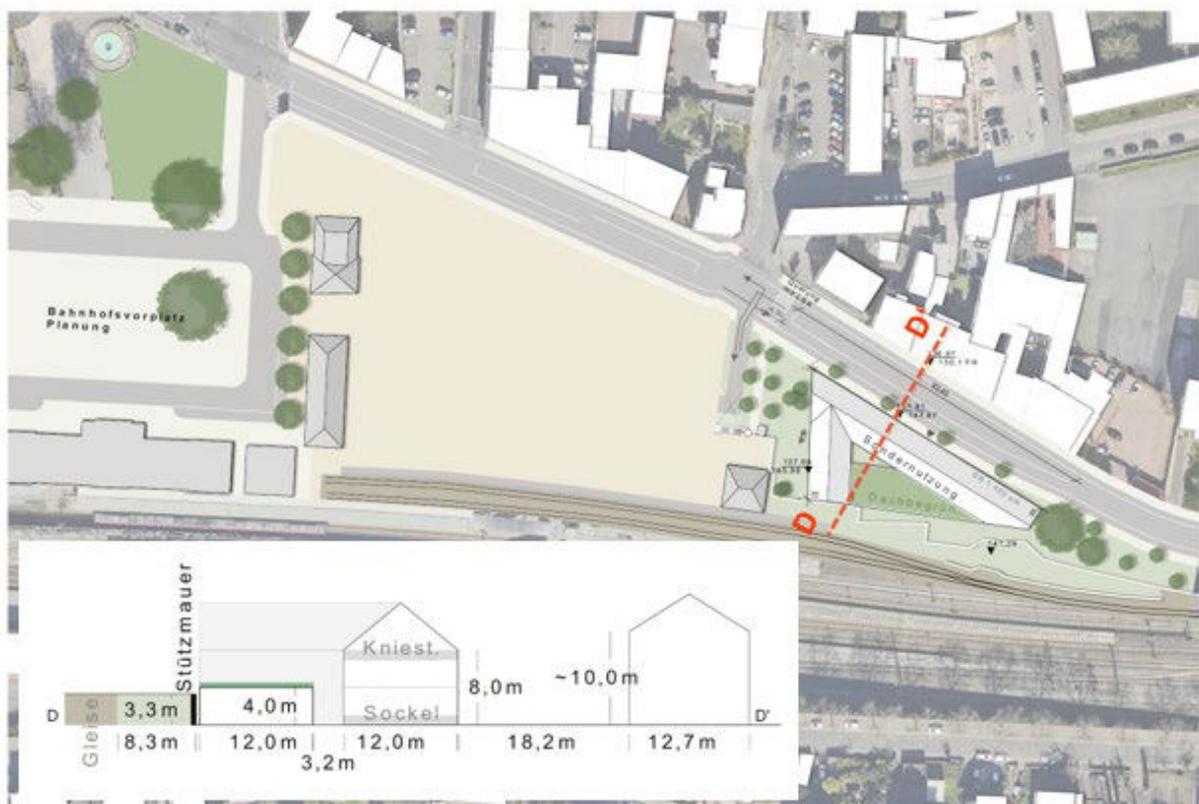


Abbildung 85: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Sonderbauform mit Atrium; Abbildung 86: Entwurfsvariante Baufeld Ost Sonderbauform mit Atrium Schnitt D-D' (ohne Maßstab)

Denkbar ist hier die Etablierung alternativer Wohnformen, beispielsweise betreutes Wohnen.

Der in sich geschlossene Atriumhof bietet die Möglichkeit, private, der neuen (Wohn-) Nutzung zugeordnete Freiräume und Rückzugsorte zu schaffen. Auf dem bahnungsgewandten eingeschossigen Flachdachbau ist eine extensive Dachbegrünung denkbar. Raum für angelegte Grünstrukturen besteht im Bereich der westlichen Abstandsfläche zwischen Neubebauung und Stützmauer/ Stellwerk.

Auch hier müssen intensive Dachbegrünungen im bahnungsgewandten Bereich entwickelt werden, die auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement, auch einen Beitrag zur Niederschlagsentwässerung und -rückhaltung leisten können.

Entwurfsvariante 5 – Zeilenbebauung

Entlang der Landauer Straße wird durch die ausschließliche Entwicklung einer dreigeschossigen Zeilenbebauung mit Satteldach die gegenüberliegende Bebauung fortgeführt und somit ein stimmiges städtebauliches Gesamtbild entwickelt. Ansonsten bleibt das Baufeld von Bebauung frei, wodurch bei dieser Entwurfsvariante das größte Potenzial der Freiflächenentwicklung besteht.

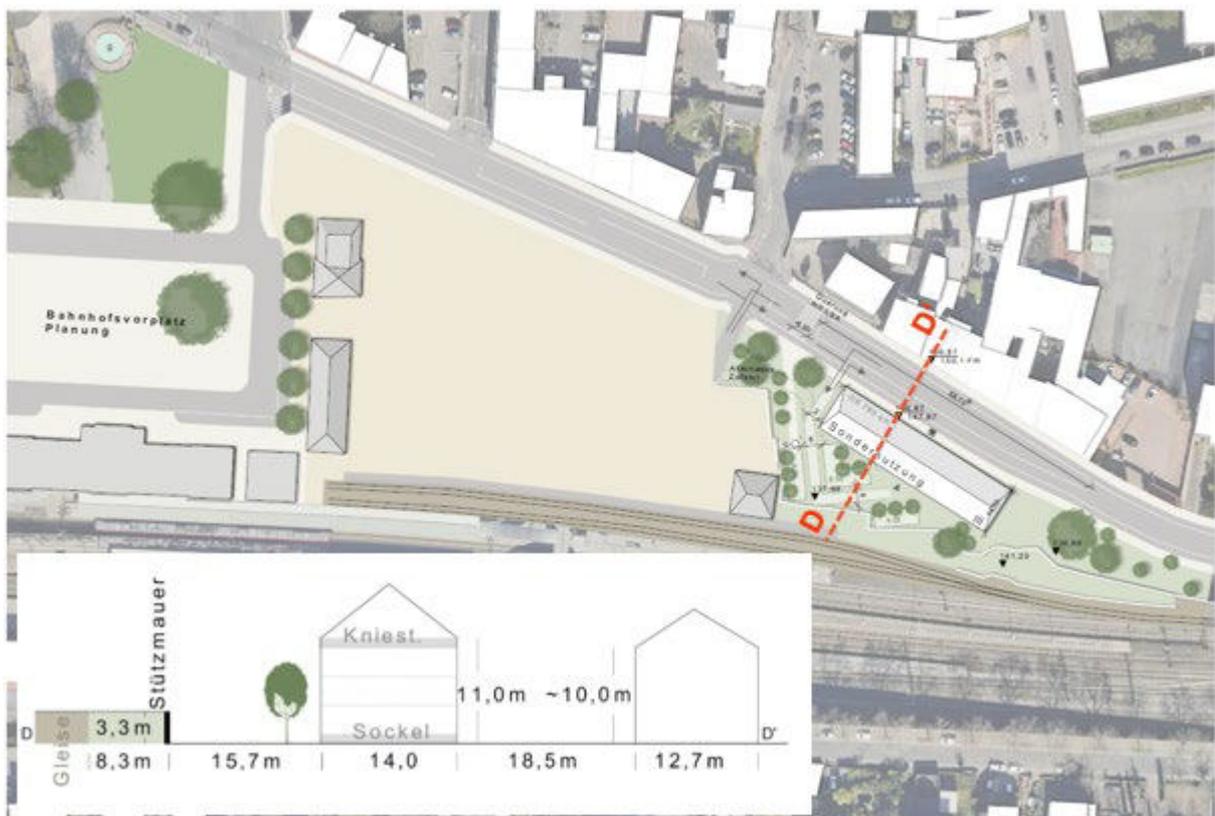


Abbildung 87: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Zeilenbebauung ; Abbildung 88: Entwurfsvariante Baufeld Ost Zeilenbebauung Schnitt D-D'

Die Erschließung des Baufeldes Ost kann in dieser Variante eigenständig und unabhängig der Entwicklung des Baufeldes Mitte erfolgen. Im rückwärtigen Bereich sind oberirdische Stellplätze angeordnet. Bei einer späteren Entwicklung des Baufeldes Mitte ist eine Überführung der Erschließung des Baufeldes Ost in eine gemeinsame kombinierte Zu- und Ausfahrt gegenüber der Moltkestraße sinnvoll.

Für die Neubebauung ist eine Sondernutzung durch Verwaltung oder Bildung denkbar.

Die Entwicklung einer Zeilenbebauung entlang der Landauer Straße lässt viel Spielraum für die Entwicklung und Gestaltung der Freiräume im rückwärtigen Bereich. Hier können Grünstrukturen gestaltet und mit Stellplätzen kombiniert werden. Eine Zeilenbebauung bietet Platz für eine rückwärtige Freiraumgestaltung und Entwicklung von Stellplätzen im Baufeld Ost. Bei einer Stellplatzentwicklung sind wasserdurchlässige Materialien zu wählen. Auch die sonstigen Freiflächen müssen hinsichtlich einer effektiven Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeit gestaltet werden.

3.2.2.3 Städtebauliche Entwurfsvarianten – Grundsatz 2 (Solitärbebauung)

Eine umfangreiche Abbildung einer architektonisch höchst anspruchsvollen Gestaltung, die sich vom Ziel einer klar ordnenden städtebaulichen Raumkantenbildung löst, ist im Rahmen der im Umfang der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht darstellbar. Best Practice Beispiele können eine Vorstellung über eine solche Bebauung liefern. Wird die Idee weiter verfolgt, ist später für diesen Bereich ein städtebaulicher Wettbewerb für die Entwicklung einer identitätsstiftenden Solitärbebauung an dieser prominenten Lage in der Stadt denkbar.



Abbildung 89: Beispiel Solitärbebauung Wettbewerbsergebnisse zum Bau einer Musikschule in Lüdenscheid (Quelle: competitionline unter <https://www.competitionline.com/de/news/ergebnisse/wettbewerbsergebnis-schule-228816.html> (zugegriffen am 21.07.2023))

3.2.3 Baufeld Mitte

Das zentrale Baufeld Mitte ist circa 1 Hektar groß. Es wird durch die Stützmauer in zwei unterschiedliche Höhenniveaus geteilt. Das Baufeld Mitte soll einer gesamthafter Neuordnung hinsichtlich seiner Funktion und Struktur unterliegen.



Abbildung 90: Verortung Baufeld Mitte

3.2.3.1 Städtebauliche Leitidee

Die meisten Vorgaben stellen die städtebauliche Leitidee für das zentrale Baufeld Mitte. Hier soll eine gesamthafter Neuordnung des Areals erfolgen. Vielseitige Rahmenbedingungen hinsichtlich Fußverkehr, Parkmöglichkeiten, Erschließung, Nutzung und Raumbildung sollen hier in Einklang gebracht werden. Das Baufeld Mitte umfasst weiter die Zonen des „Bahnkorridors“ angrenzend an die Bahngleise und den „Verflechtungsbereich“ zum Baufeld Ost.

Die städtebauliche Leitidee fokussiert eine *durchgängige Fußwegeverbindung* nicht nur im Plangebiet, sondern auch in die umliegenden Nachbarschaften. Durch einen Anschluss an die Fußgängerüberquerung soll die Verbindung in Richtung Süden gestärkt werden. Weiter soll an diesem Anschlusspunkt eine zentrale Verteilungsfunktion stattfinden. Von dort aus sollen kurze Wegeverbindungen durch das Gebiet in Richtung der Landauer Straße und des Bahnhofsvorplatzes. Bei Verfolgung des Grundansatzes 1 „Freiraumgestaltung“ für das Baufeld West soll auch in Richtung des neu zu gestaltenden „Freiraumplateaus“ vor dem Gebäude Bahnhofsstraße 14 geschaffen eine zentrale Fußwegeverbindung geschaffen werden.

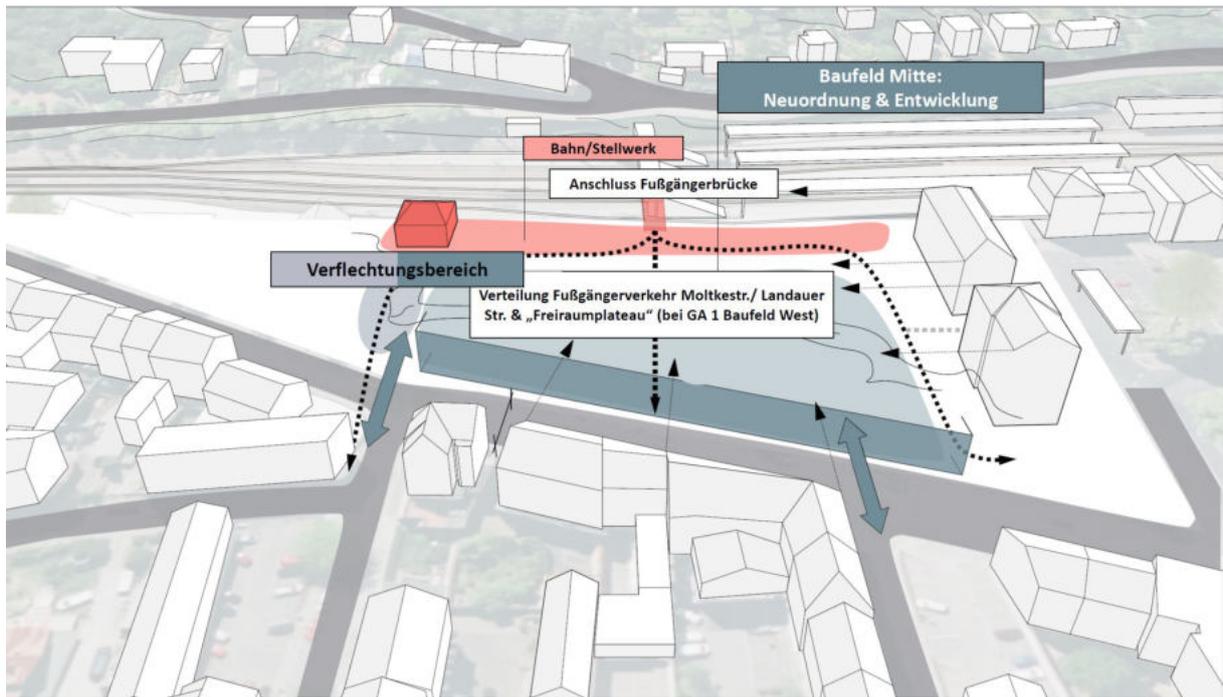


Abbildung 91: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Fußwegeverbindung

Eine zentrale Herausforderung im Baufeld Mitte stellt die topografische Situation dar. Zukünftig dürfen durch die Barrierewirkung der Stützmauer keine zwei voneinander unabhängigen Teilbereiche entstehen. Dabei ist ein *Niveaue Ausgleich* durch Abtrag oder Terrassierung des Geländes mit individuellem Lösungsansatz vorgegeben. Der Niveaue Ausgleich kann aber auch durch die Neubebauung, beispielsweise einer im Erdgeschoss integrierten Parkgarage „Parkplatte“ (Erläuterung in Kap.3.1.2), gelingen.

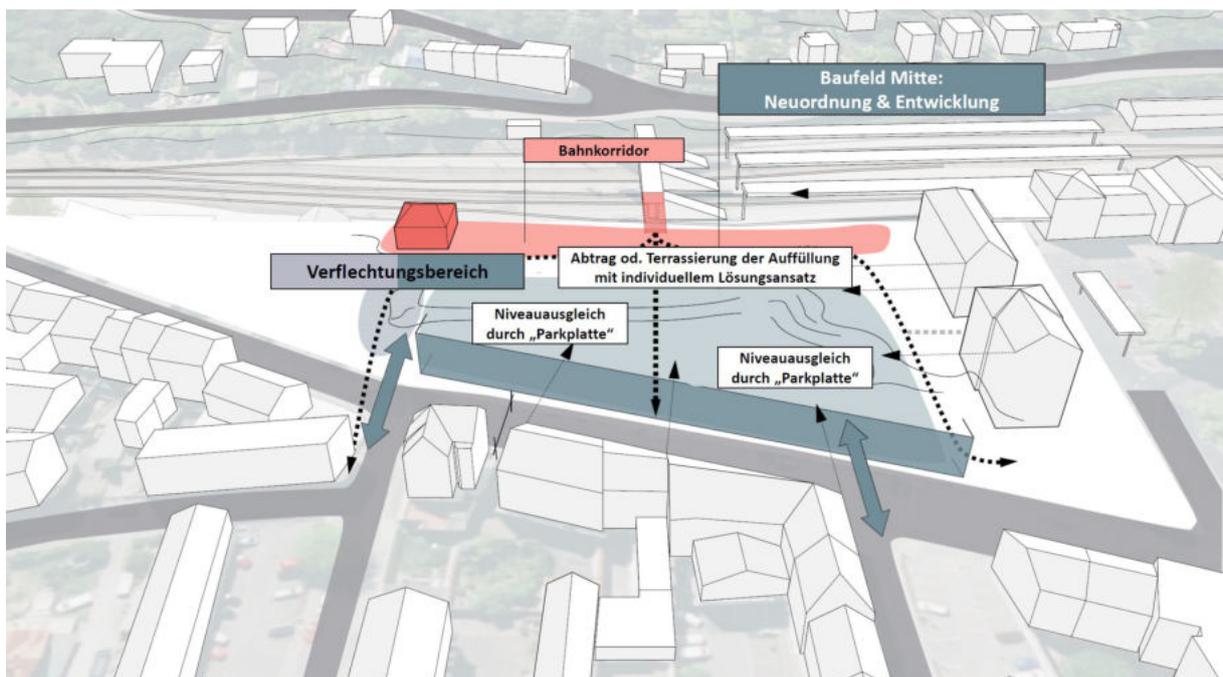


Abbildung 92: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Niveaue Ausgleich

Die zukünftige zentrale *Erschließung* soll Auf Höhe der Moltke- und/ oder Hohenzollernstraße erfolgen. Bei der Entwicklung des Plangebiets sind die heutigen Anforderungen an den Straßenquerschnitt der Landauer Straße zu beachten.

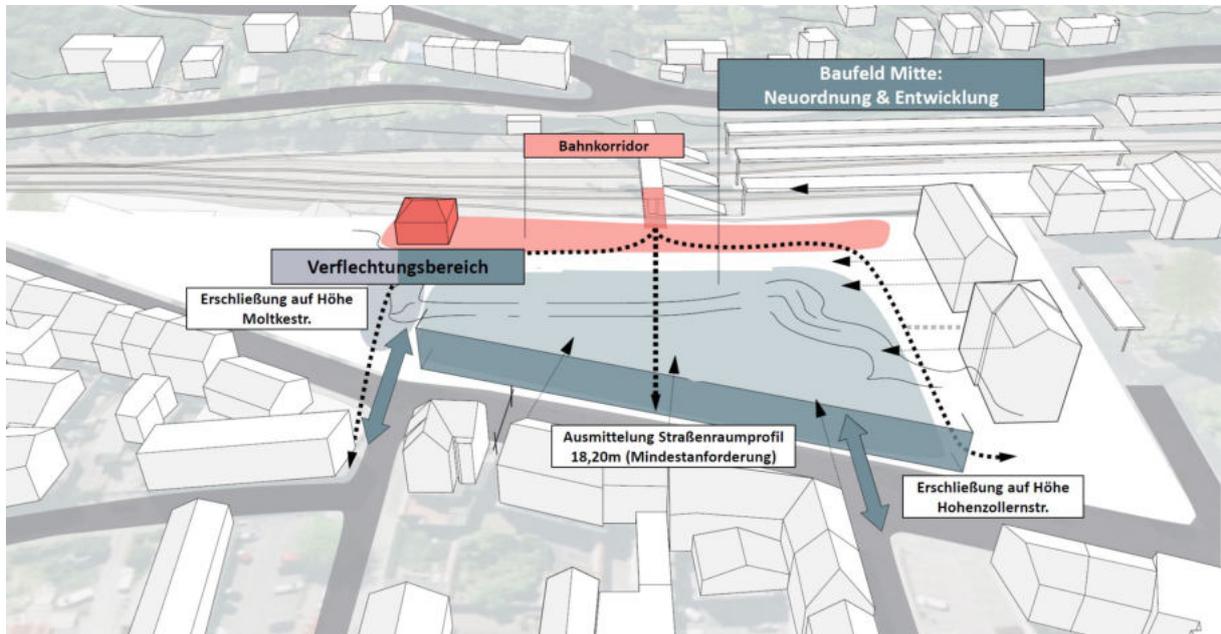


Abbildung 93: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Erschließung Landauer Straße

Um entlang der Landauer Straße ein städtebauliches Gesamtbild zu entwickeln und die dispersen Baustrukturen im Plangebiet, angepasst an die angrenzende dichte Bebauung neu zu ordnen, muss die Raumkante zur geordneten *Raumbildung* entlang der Landauer Straße geschlossen werden. Dabei ist es wichtig, sich an den umliegenden Bestandshöhen zu orientieren, um unstimmmige städtebauliche Proportionen zu vermeiden.

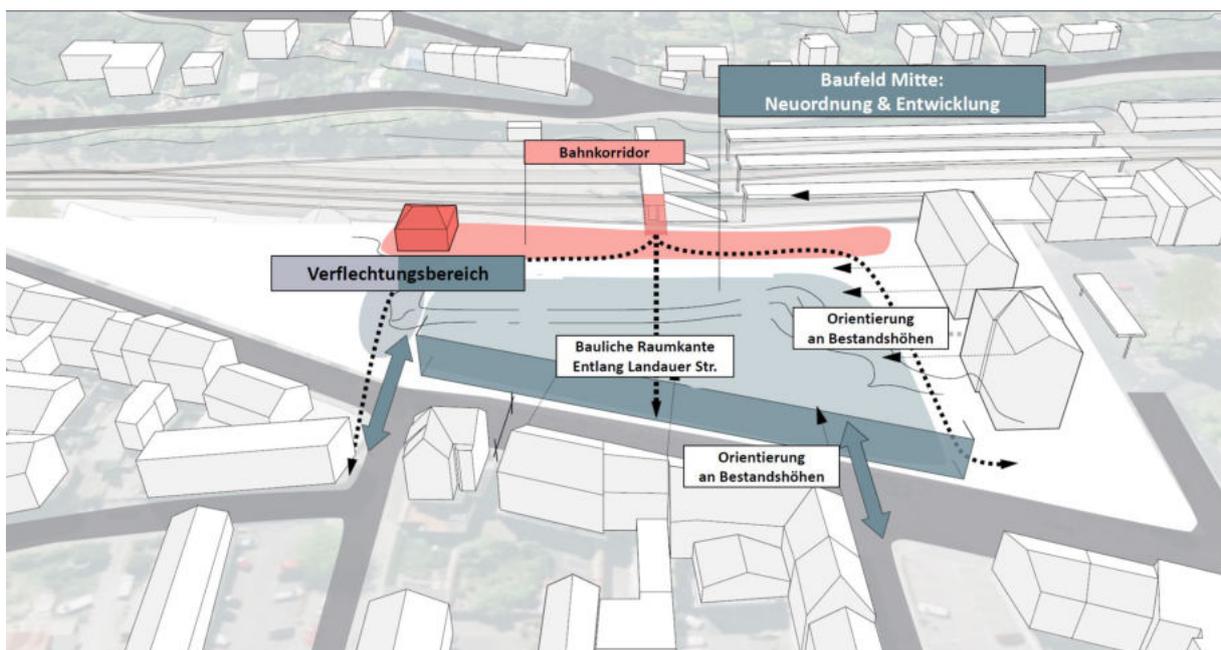


Abbildung 94: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Raumbildung

Zukünftig soll im Baufeld Mitte die zentrale Bündelung der Parkverkehre stattfinden. Diese Mobilitätsnutzung soll durch entsprechende höherwertige *Sonder- und/oder Mischnutzungen* ergänzt werden.

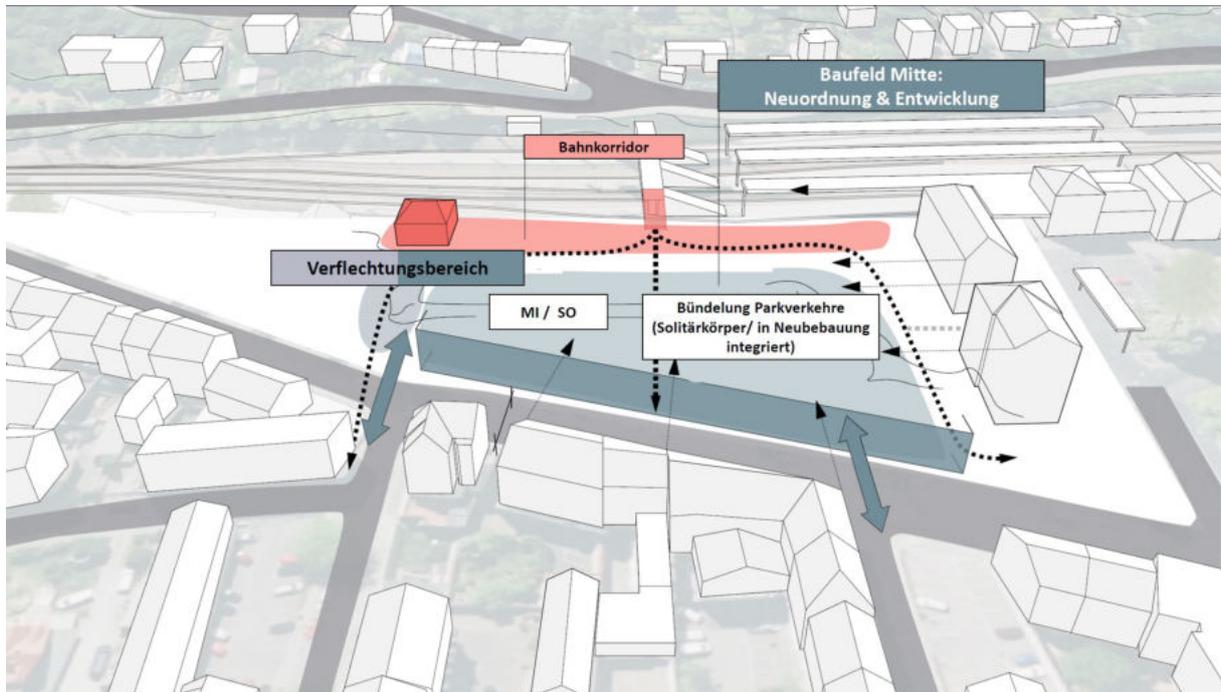


Abbildung 95: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Nutzungen

3.2.3.2 Städtebauliche Entwurfsvarianten

Für das Baufeld Mitte wurden fünf unterschiedliche städtebauliche Entwicklungsvarianten erarbeitet. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Lösungsvariante zum Umgang mit der Topografie (Ausgleich durch Bebauung, Hangabtrag, Bestandsoptimierung). In allen Varianten wird eine Bündelung der Parkverkehre in einer größeren Quartiersgarage (Standard-Parkhaus, Parkplatte) realisiert.

Entwurfsvariante 1 – Parkhaus mit ergänzender Randbebauung

Durch den maximalen Hangabtrag kann bei Entwurfsvariante 1 zur Landauer Straße hin eine ergänzende Randbebauung mit hohem Freiraumpotenzial im straßenabgewandten Bereich entwickelt werden. Die dreigeschossige Randbebauung fügt sich behutsam in das Raumbild entlang der Landauer Straße ein und orientiert sich an gegenüberliegenden Gebäudehöhen. Die Randbebauung misst 11,0 Meter (Traufhöhe). Durch einen ausreichenden Abstand zum Gebäude Bahnhofplatz 14 mit 14,0 Meter (Traufhöhe) wird dessen dominante stadträumliche Wirkung nicht beeinträchtigt. Auf dem Niveau der Landauer Straße misst das Parkhaus 11,2 Meter. Auf dem oberen Höhenniveau ragt das Parkhaus nur noch 7,2 Meter über der Stützmauer hervor.

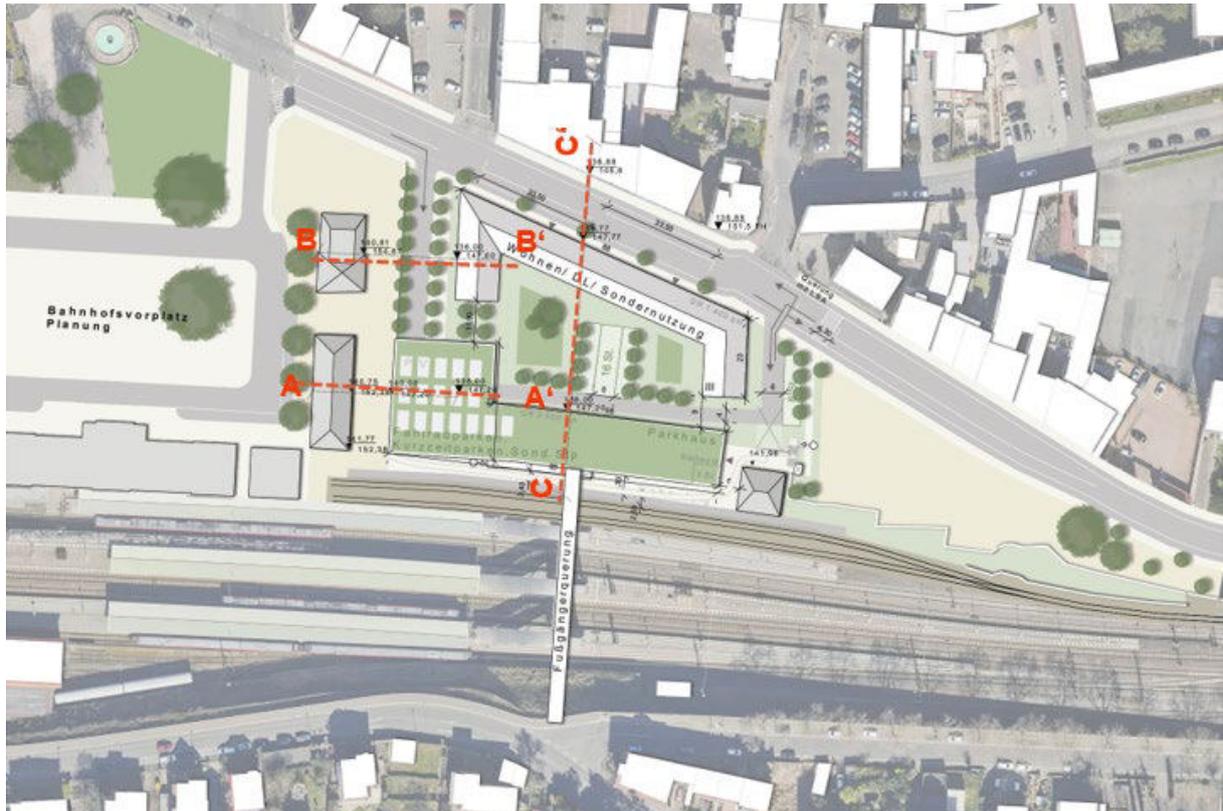


Abbildung 96: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung

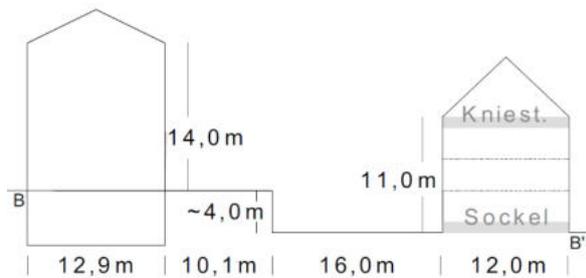


Abbildung 98: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung Schnitt B-B' (o.M.)

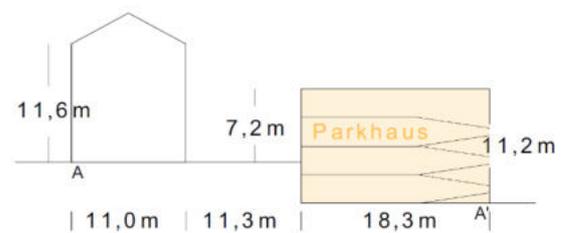


Abbildung 97: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung Schnitt A-A' (o.M.)

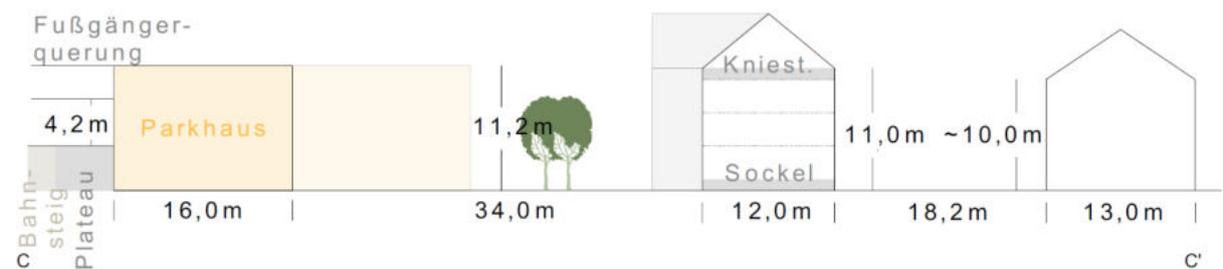


Abbildung 99: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung C-C' (o.M.)

Das Parkhaus nimmt die Funktion eines Mobilitätshubs ein, der Parkverkehre bündelt und den Umstieg von unterschiedlichen Mobilitätsarten räumlich zusammenbringt. Durch den maximalen Abtrag der Geländeauffüllung rückt das Parkhaus so weit wie möglich an die Bahngleise und ist direkt an die Fußgängerquerung angebunden. Im Parkhaus sind alle notwendigen Stellplätze untergebracht. Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt gegenüber der Hohenzollernstraße und Moltkestraße. An der Moltkestraße erfolgt zudem die zentrale Ausfahrt in alle Richtungen.

Die fußläufige Verbindung wird im Plangebiet auf dem oberen Höhenniveau in Richtung Stellwerk und hinter den Gebäuden Bahnhofsstraße 12 und 14 entlanggeführt.

Über den Anschluss an die Fußgängerquerung und eine neue Querung mit einer Lichtsignalanlage an der Landauer Straße (Höhe Moltkestraße) werden die fußläufigen Wegebeziehungen in die angrenzenden Nachbarschaften gewährleistet.

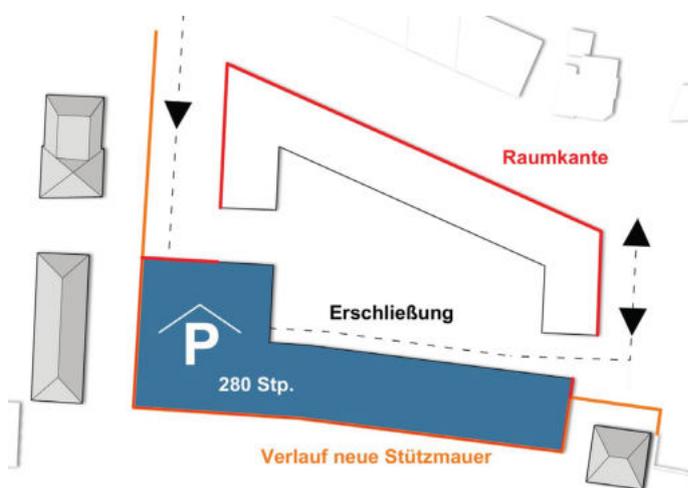


Abbildung 100: Systemskizze Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung

Im rückwärtigen Bereich entsteht mit dem Parkhaus der Standort eines Mobilitätshubs. Zur Landauer Straße hin entsteht eine Randbebauung. Hier sind Nutzungen wie Dienstleistungen oder Sondernutzungen vorgesehen. Da das Parkhaus als Schallschutz in Richtung Bahngleise fungiert, sind hier auch Wohnformen denkbar. Dennoch sind hier weitere Schallschutzmaßnahmen (Grundrissgestaltung etc.) notwendig, um den Verkehrslärm der Landauer Straße abzuschirmen.

Aufgrund des maximalen Hangabtrags eröffnen sich zwischen der Parkhausbebauung und der Randbebauung neue Freiräume. Diese können privat genutzt werden. Denkbar ist hier nach Bedarf auch die Entwicklung von oberirdischen begrünten Stellplätzen, die für die zukünftigen Nutzungen im Gebiet vorgesehen werden. Durch die extensive Dachbegrünung kann auch das Parkhaus zur Nachhaltigkeit beitragen. Durch die Südausrichtung ist hier zusätzlich die Installation von PV-Anlagen zu empfehlen.

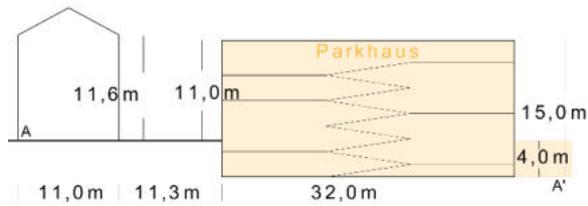


Abbildung 102: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt A-A' (o.M.)

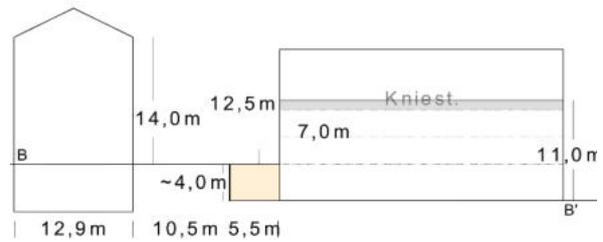


Abbildung 103: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt B-B' (o.M.)

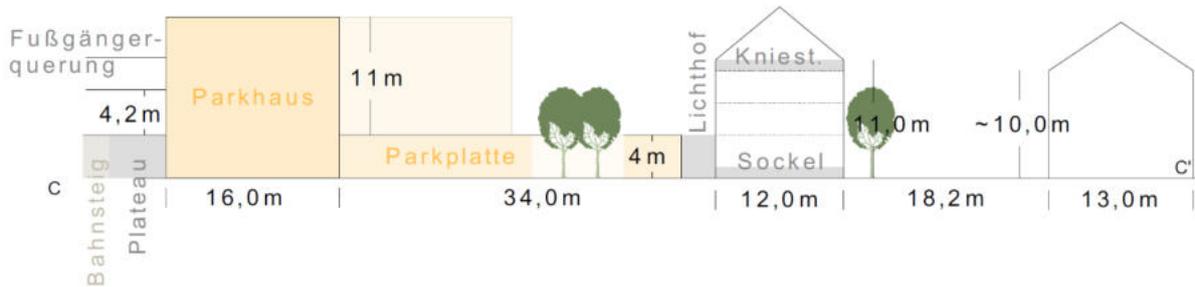


Abbildung 104: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt C-C' (o.M.)

Das Parkhaus nimmt die Funktion eines „Mobilitätshubs“ ein, der Parkverkehre bündelt und den Umstieg von unterschiedlichen Mobilitätsarten räumlich zusammenbringt. Durch den maximalen Abtrag der Geländeauffüllung rückt das Parkhaus so weit wie möglich an die Bahn- gleise und ist direkt an die Fußgängerquerung angebunden.



Abbildung 105: Systemskizze Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte

Im Parkhaus sind alle notwendigen Stellplätze untergebracht. Die Zufahrt zur Parkplatte (Erläuterung s. Kap. 3.1.2) und dem Parkhaus erfolgt gegenüber der Hohenzollernstraße und Moltkestraße. An der Moltkestraße erfolgt zudem die zentrale Ausfahrt in alle Richtungen.

Die fußläufige Verbindung wird im Plangebiet auf dem oberen Höhenplateau in Richtung Stellwerk und hinter den Gebäuden Bahnhofplatz 12 und 14 entlanggeführt.

Über den Anschluss an die Fußgängerquerung und eine neue Querung mit einer Lichtsignalanlage an der Landauer Straße (Höhe Moltkestraße) werden die fußläufigen Wegebeziehungen in die angrenzenden Nachbarschaften gewährleistet.

Durch den maximalen Hangabtrag kann hier zur Landauer Straße hin eine ergänzende Randbebauung entwickelt werden. Hier sind Nutzungen wie Dienstleistungen oder Sondernutzungen denkbar. Da das Parkhaus als Schallschutz in Richtung Bahngleise fungiert, sind hier auch Wohnformen denkbar. Dennoch müssten diese Schallschutzmaßnahmen (Grundrissgestaltung etc.) treffen, um den Verkehrslärm der Landauer Straße abzuschirmen.

Gutes Potenzial besteht bei dieser Variante bzgl. der Freiraumgestaltung, welche hier auf einem Höhengniveau erfolgen kann, da es keine sichtbare Hangkante im Gebiet gibt. Bei einer dichteren Bebauung im Baufeld Mitte, vor allem mit „Parkplatte“, bestehen aber besondere Herausforderungen hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung. Natürliche Versickerungsmöglichkeiten (Versickerung direkt in den anstehenden Boden) sind gering, und können in dieser vollversiegelten Entwurfsvariante nicht nachgewiesen werden. Die Anforderungen an die Dachgestaltung sind daher entsprechend hoch. Intensive Dachbegrünungen auf der Parkplatte und dem Parkhaus müssen hier auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement angelegt werden.

Entwurfsvariante 3 – Parkhaus mit Sondernutzung

Entlang der Landauer Straße wird bei Entwurfsvariante 3 durch eine durchgängige Randbebauung mit Satteldach die Raumkante auf Basis einer Parkplatte geschlossen. Der Bau des Parkhauses rückt dabei über eine Länge von 34 Metern baulich in Richtung Straße. Im rückwärtigen Bereich grenzen Flachdächer des Parkhausbaus und der Anbauten an die Bahnflächen an. Die dreigeschossigen Anbauten sind 9,0 Meter hoch und orientieren sich an der bestehenden Bebauung (Bahnhofplatz 12).

Durch die Entwicklung einer Parkplatte und eines Parkhauses werden im Gebiet Mobilitätsnutzungen gebündelt. Im rückwärtigen Bereich schließen östlich und westlich an das zentrale Parkhaus Anbauten an, die durch ihre Zeilenform als Schallschutz fungieren und in denen Sondernutzungen (beispielsweise Verwaltung, Bildung o.ä.) geeignet sind. Entlang der Landauer Straße sind Mischnutzungen denkbar.

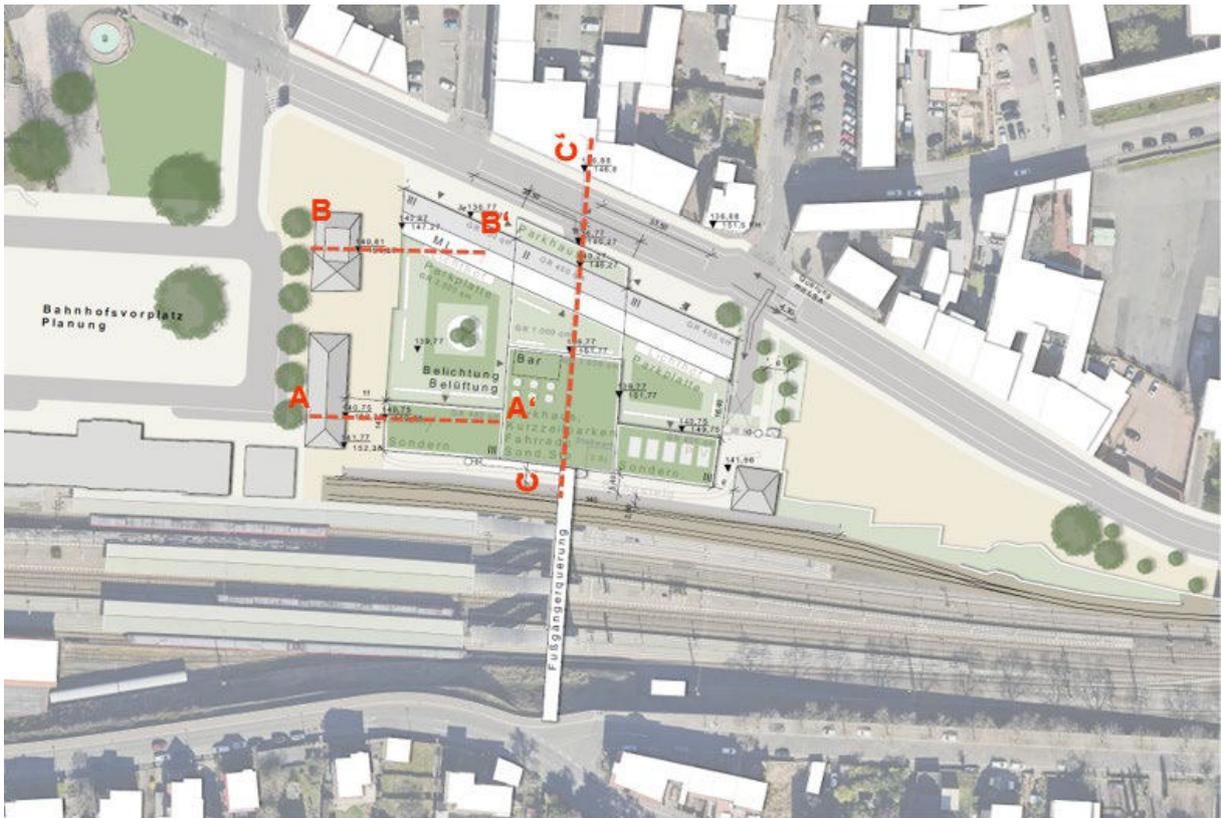


Abbildung 106: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung

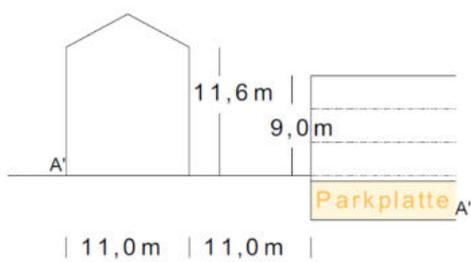


Abbildung 107: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt A-A' (o.M.)

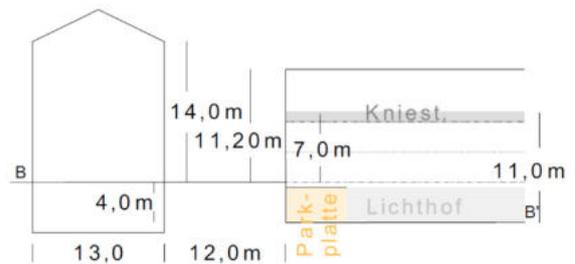


Abbildung 108: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt B-B' (o.M.)

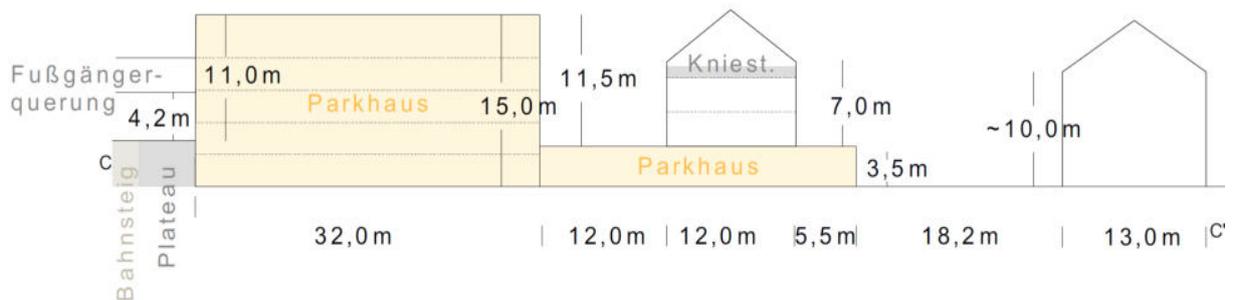


Abbildung 109: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt C-C' (o.M.)

Auch bei dieser Variante wird das Niveau durch eine bauliche Nutzung (Parkplatte) ausgeglichen. Ergänzend ist zentral im Baufeld ein Parkhaus verortet, welches im vorderen Bereich eine Parkebene und im rückwärtigen Bereich fünf Parkebenen umfasst. Die zentrale Zufahrt ins Parkhaus erfolgt mittig im Baufeld über die Landauer Straße. Eine kombinierte Zu- und Ausfahrt erfolgt auf Höhe der Moltkestraße im Verflechtungsbereich zwischen Baufeld Mitte und Baufeld Ost. Auch hier ist das Parkhaus über den Anschluss an die Fußgängerquerung angebunden.

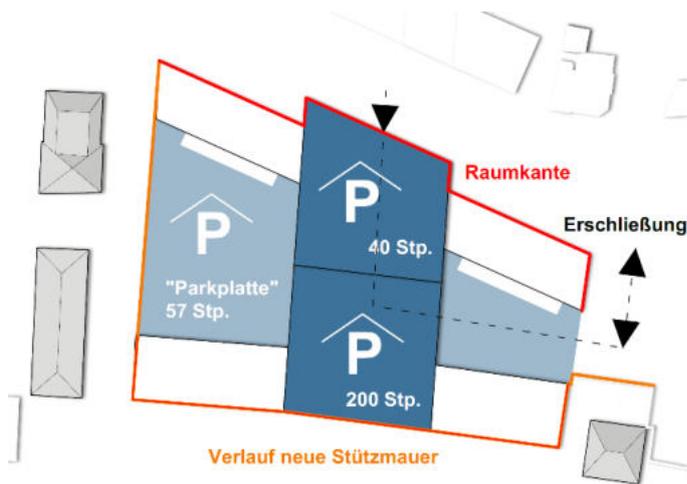


Abbildung 110: Systemskizze Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung

Durch den baulichen Höhenniveaueausgleich in Form der Parkplatte eröffnen sich auf dem oberen Höhenniveau große Potenziale für eine Freiraumgestaltung. Aufgrund der maximalen Versiegelung und Nutzung durch die Parkplatte ergeben sich gleichzeitig, aber große Anforderungen an die Belichtung und Durchlüftung der Neubebauung. Hinsichtlich der Regenwasserbewirtschaftung, der Versickerungs- und Rückhaltungsmöglichkeiten stellt diese Entwurfsvariante ähnlich hohe Anforderungen, wie die vorhergehende Entwurfsvariante.

Entwurfsvariante 4 – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel

Entlang der Landauer Straße wird bei Entwurfsvariante 4 durch eine durchgängige Randbebauung die Raumkante geschlossen. Die dreigeschossige Bebauung, die auf dem oberen Niveau nur noch als zweigeschossige Bebauung wirkt, fügt sich daher städtebaulich betrachtet optimal in das Stadtbild ein und beeinträchtigt nicht die dominante Wirkung des Gebäudes Bahnhofplatz Nummer 14. Der Bereich des Einzelhandels rückt über eine Länge von 34 Metern baulich in Richtung Straße.

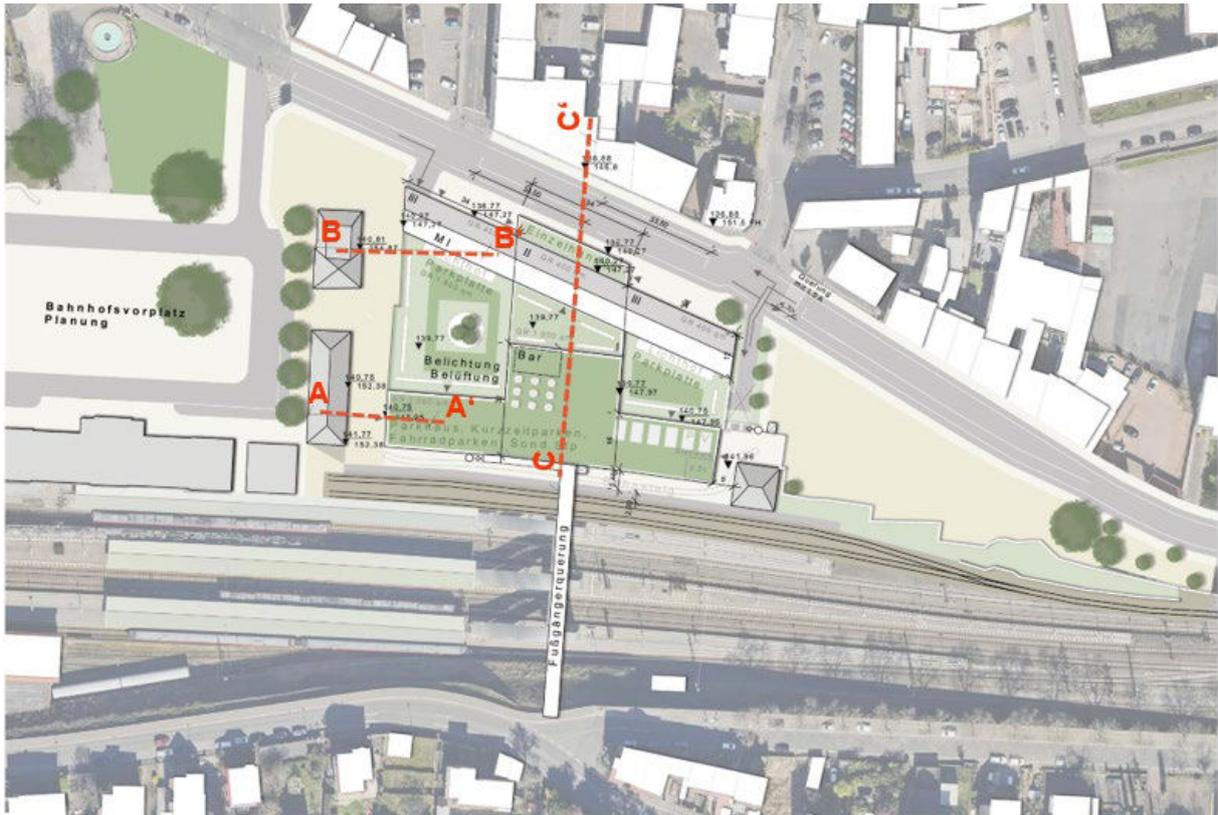


Abbildung 111: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel

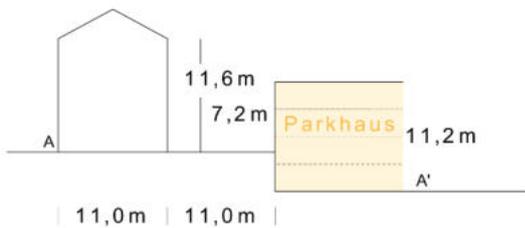


Abbildung 112: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt A-A' (o.M.)

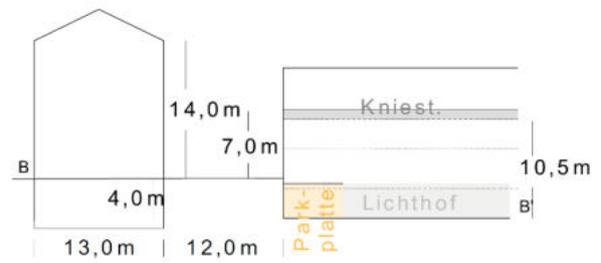


Abbildung 113: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt B-B' (o.M.)

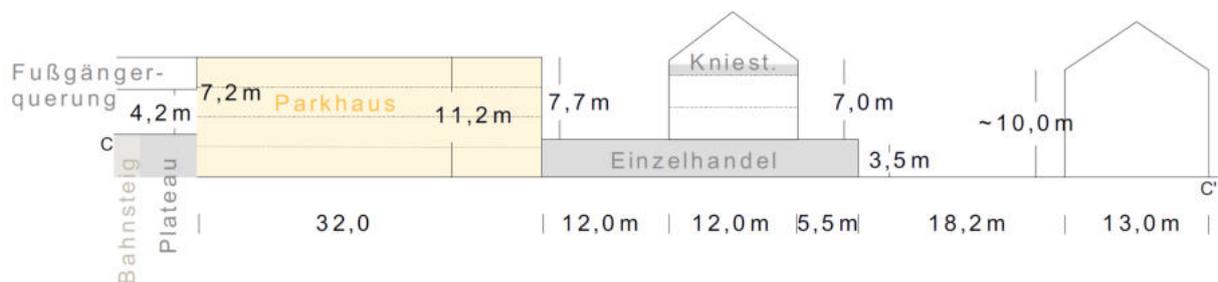


Abbildung 114. Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt C-C' (o.M.)

Im rückwärtigen Bereich grenzen die Flachdächer des Parkhausbaus und der Anbauten an die Bahnflächen an. Das Parkhaus ragt auf dem oberen Niveau 7,20 Meter hervor. Da hier weitere Stellplätze notwendig sind, ist im rückwärtigen Bereich über die komplette Länge ein Parkhaus mit einer Standardtiefe von 16 Metern vorgesehen.

Im zentralen Bereich misst das Parkhaus über eine Länge von 34 Metern eine Tiefe von 32 Metern. Die Tiefen des Parkhauses sind so gewählt, dass ein Standard-Split-Level Parkhaus realisierbar ist. Die Zufahrt erfolgt in dieser Entwurfsvariante auf Höhe der Hohenzollernstraße. Im Bereich der Moltkestraße ist auch in dieser Entwurfsvariante im Verflechtungsbereich zwischen Baufeld Mitte und Baufeld Ost die zentrale Zu- und Ausfahrt ins Gebiet vorgesehen.

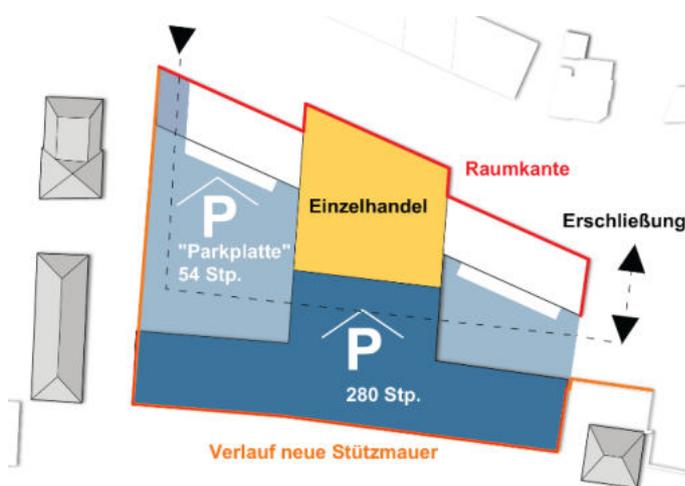


Abbildung 115: Systemskizze Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel

Die vierte Entwurfsvariante zeigt, alternativ zur vorhergehenden Entwurfsvariante, wie eine Einzelhandelsnutzung (z.B. Lebensmittelmarkt) mit einer Grundfläche von circa 1.000 Quadratmetern im Baufeld Mitte integriert werden kann. Neben der Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss sind entlang der Landauer Straße Mischnutzungen vorgesehen. Die übrige Bebauung (Parkplatte und Parkhaus), bringt die geforderten Mobilitätsnutzungen im Gebiet zusammen.

Die Freiraumentwicklung gestaltet sich ähnlich, wie in der vorherigen Entwurfsvariante. Hinsichtlich der Regenwasserbewirtschaftung, der Versickerungs- und Rückhaltemöglichkeiten stellt diese Entwurfsvariante ebenfalls ähnlich hohe Anforderungen.

Entwurfsvariante 5 – Bestandsoptimierung

Die fünfte Entwurfsvariante erfüllt nicht alle Vorgaben der städtebaulichen Leitidee, wird aber als wichtige Alternative betrachtet, falls sich ein Rückbau der Stützmauer und der Abtrag der Geländeauffüllung als unwirtschaftlich erweisen sollte. Somit geht diese Variante anders als alle anderen Varianten von den geringstmöglichen Eingriffen in die Topografie aus.

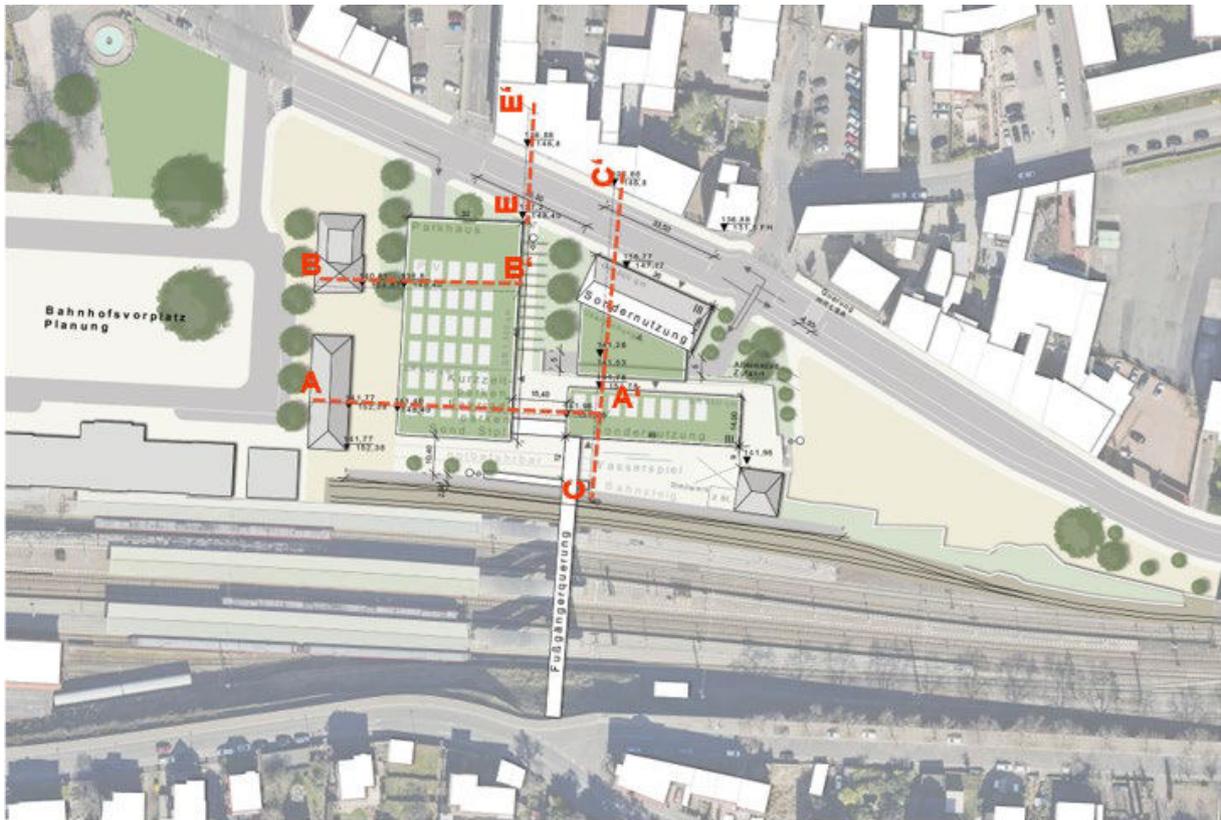


Abbildung 116: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung

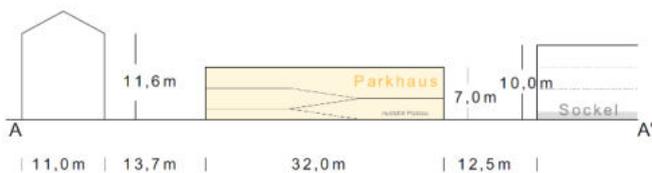


Abbildung 117: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt A-A' (o.M.)

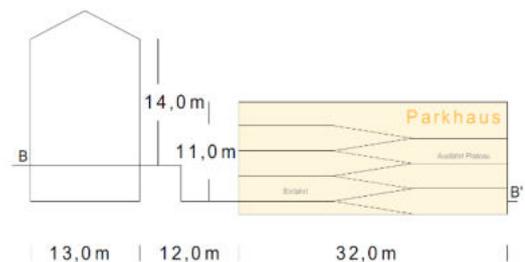


Abbildung 118: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt B-B' (o.M.)



Abbildung 120: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt C-C' (o.M.)

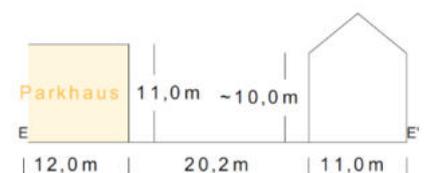


Abbildung 119: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt D-D' (o.M.)

Städtebaulich soll durch eine Nord-Süd orientierte Parkhausbebauung als Solitärbaukörper, der bis zur Landauer Straße grenzt, das Höhenniveau ausgeglichen werden. Diese Solitärbebauung wird durch zwei weitere Einzelgebäude, ein Gebäuderiegel mit eingeschossigem Anbau, der parallel zur Landauer Straße ausgerichtet ist und ein Gebäuderiegel auf dem „Plateau“ auf Höhe der Bahngleise ergänzt. Zur Landauer Straße hin ist das Parkhaus 11,0 Meter hoch, auf dem oberen Höhenniveau misst die Fortführung des Parkhauses 7,0 Meter. Die östlich angrenzende dreigeschossige Zeilenbebauung ist 10,0 Meter hoch.

Da ein Parkhaus somit nicht direkt an die Bahngleise platziert werden kann, ohne dass eine Zufahrt über den Bahnhofsvorplatz erfolgt, sieht die aufgezeigte Entwurfsvariante ein Parkhaus auf Höhe der Landauer Straße vor, welches im rückwärtigen Bereich auf der oberen Ebene fortläuft. Der Verlauf der Stützmauer wurde hier nur minimal an einzelnen Stellen begradigt.

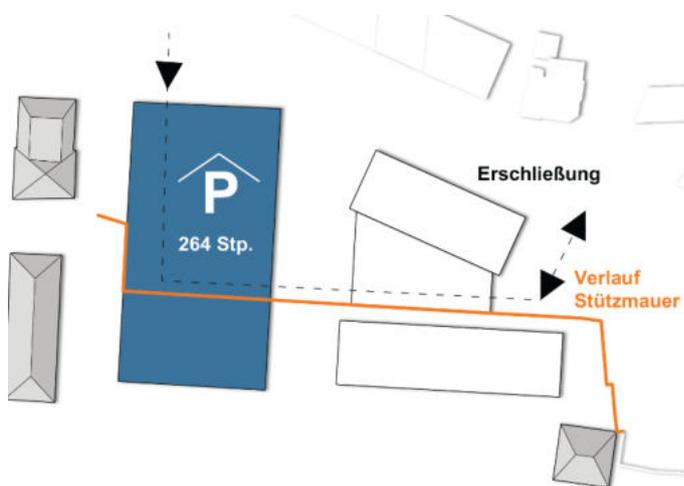


Abbildung 121: Systemskizze Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel

Die Erschließung in den hinteren, höher gelegenen Teil des Parkhauses, erfolgt im Parkhaus durch entsprechende Rampen- und Split-Level-Anordnungen der Halbebenen. Der Bahnhofsvorplatz bleibt somit vom Individualverkehr entlastet. Die zentrale Zufahrt erfolgt auf Höhe der Hohenzollernstraße. Eine kombinierte Zu- und Ausfahrt ist auf Höhe der Moltkestraße vorgesehen. Im Parkhaus sind hier alle geforderten Mobilitätsnutzungen untergebracht. Die zentrale Fußwegeverbindung verläuft hier mittig entlang des Parkhauses über eine Treppenanlage in Richtung Landauer Straße. Die barrierefreie Verbindung verläuft über den Bahnhofsvorplatz oder über Aufzuanlagen im Parkhaus.

Neben der Nutzung als Mobilitätsdrehscheibe sind hier Sondernutzungen – vor allem für die Verwaltung – denkbar. Durch den direkten Anschluss an die Fußgängerquerung und an das Parkhaus kann von kurzen Arbeitswegen profitiert werden. Durch die geringe Modifizierung der Stützmauer bleibt in dieser Variante Gestaltungspotenzial auf dem oberen Höhenniveau.

Durch rückwärtigen Anbau des Neubaus an der Landauer Straße kann die Barrierewirkung der Stützmauer aufgebrochen werden. Über einen gestalteten Dachgarten erfolgt hier die fußläufige Erschließung der Bebauung im rückwärtigen Bereich.

Bei einer Bestandsoptimierung und Entwicklung von einem Parkhaus und ergänzenden Zeilenbebauungen werden besondere Anforderungen an die Regenwasserbewirtschaftung gestellt. Bei der stark versiegelten Fläche müssen intensive Dachbegrünungen entwickelt werden (Parkhaus, Zeilenbebauung auf dem oberen Höhengniveau, Überdachung rückwärtiger Bereich der Zeilenbebauung Landauer Straße), die auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement, angelegt werden müssen, um Niederschlagswasser aufzufangen und gegebenenfalls speichern zu können. Auf dem vollversiegelten oberen Höhengniveau sind Wassermulden, die nicht nur einen gestalterischen Effekt haben, sondern auch Niederschlagswasser sichtbar abführen, speichern und wiederverwenden können.

3.3 Entwicklungsszenarien

Herangehensweise

Die im vorangehenden Kapitel beschriebene baufeldweise Untersuchung und Erarbeitung von städtebaulichen Entwurfsvarianten ermöglicht es grundsätzlich, je nach Entwurfsprinzip (baulich verdichtet, Freiraumbildung oder lockere Bebauung), unterschiedliche Entwurfsvarianten der einzelnen Baufelder miteinander zu kombinieren. Dabei bleiben die Nutzungsoptionen flexibel (Mischnutzungen, Besondere Wohnformen, Sondernutzungen etc.) und es ergeben sich demnach viele Möglichkeiten denkbarer Entwicklungsszenarien. Somit kann je nach Entwicklungsträgermodell und möglichen Entwicklungsabschnitten jederzeit flexibel reagiert und entsprechende Entwicklungsszenarien können bedarfsgerecht gebildet werden.

Baufeld West:

Grundansatz 1

1. Gestaltete Grünterrassen
2. „Freiraumplateau“ (Terrasse und Treppenanlage) mit Gastronomie denkbar
3. Kombination

Grundansatz 2

4. Ergänzende Bebauung



Baufeld Mitte:

1. Quartiersparkhaus mit Randbebauung
2. Quartiersparkhaus mit Randbebauung und Parkplatte
3. Parkhaus mit Sondernutzung
4. Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel
5. Bestandsoptimierung



Baufeld Ost:

Grundansatz 1

1. Bebauung L-Form
2. Dichte Bebauung
3. Zeilenbebauung mit Appendix
4. Zeilenbebauung

Grundansatz 2

5. Sonderbauform

Abbildung 122: Übersicht Entwurfsvarianten der Einzelbaufelder

Für die vorliegende Machbarkeitsstudie wurden *drei Entwicklungsszenarien* dergestalt abgegrenzt, dass sich möglichst unterschiedliche städtebauliche Entwurfslösungen ergeben (Strukturen, Dichten, Kubaturen, Erschließungen und Wegeverbindungen), gleichzeitig diese Szenarien aber auch möglichst breite bzw. repräsentative Spannen in Bezug auf überschlägige Projektentwicklerkalkulationen aufzeigen.

Begründung Szenarienauswahl

Das *erste Entwicklungsszenario* wurde im Hinblick auf eine bewusst freigestellte, also eine Solitärparkhauslösung mit ergänzender Randbebauung entlang der Landauer Straße, sowie einer baulichen Entwicklungsperspektive im Bereich Baufeld West und einer eher mäßigen Bebauungsdichte im Bereich Baufeld Ost, abgegrenzt.

Das *zweite Entwicklungsszenario* hat zum Ziel, eine möglichst maximale Verdichtung im östlichen und mittleren Baufeld aufzuzeigen (Bebauung und Stellplätze) und im mittleren Baufeld das Parken quartiersintegriert in Form einer Parkgarage im Erdgeschoss („Parkplatte“) zum Topografieausgleich mit „aufgesetztem“ – von der Landauer Straße nicht sichtbaren - Parkhaus zu ermöglichen. Da hierdurch weitere Nutzflächen entstehen, wird in dieser Variantenkombination für das Baufeld West die Variante „Freiraumgestaltung“ gewählt.

Schließlich war es Ziel, im *dritten Entwicklungsszenario* auch eine am Bestand orientierende Entwicklung aufzuzeigen, jedoch eine entsprechende Zeilenbebauung sowohl auf dem „Plateau“ auf Höhe der Bahngleise als auch im Baufeld Ost vorsieht. Da gerade bei diesem „Bestandsoptimierungsszenario“ die städtebauliche Gesamtkomposition eine optimierte, eher einzelbaukörperbezogene Anordnung ergibt, würde es sich jedoch bei Umsetzung dieses Szenarios besonders empfehlen, für das Baufeld Ost eine architektonische Sonderbauform, welche „frei“ im dreieckförmigen Baufeld platziert ist, alternativ anzudenken.

Überschlägige Projektentwicklerkalkulationen

Für alle baufeldbezogenen – in Kapitel 3.1 dargestellten Planungsvarianten – sind alle relevanten (Flächen)Kennzahlen ermittelt und erfasst. Darauf aufbauend ist für jedes der Entwicklungsszenarien ein jeweils *erstes Datenblatt* erstellt mit einem Gesamtüberblick über die entsprechenden Kennzahlen, die sich aus der jeweiligen Baufeld-Variantenkombinationen gem. den drei Entwicklungsszenarien ergeben. Diese Kennzahlen umfassen zunächst die für die Berechnung wichtigen Bruttogrundflächen (BGF) und Nutzflächen (NF; Nettoflächen = vermietbare Flächen) des Bestandes und für die neuen Gebäudeteile in den verschiedenen Baufeldern.

Neben den Gebäudeflächen ist bei der Bewertung auch das erwartete Stellplatzangebot von Bedeutung. Der Bedarf je Entwicklungsszenario errechnet sich aus der Gesamtnutzfläche geteilt durch den Erfahrungswert von 40 m² pro Stellplatz. Der Bedarf aus den beiden verbleibenden Bestandsgebäuden wird dabei hinzugerechnet. Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes in der Stadt, der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, der Liniendichte und Taktfolge wurde die Anzahl der notwendigen Stellplätze der sonstigen Nutzungen im Gebiet um den Maximalwert von 30 % reduziert (notwendige Stellplätze nach § 47 LBauO).

Der Stellplatznachweis ergibt sich aus der jeweiligen Parkraumlösung des jeweiligen Entwicklungsszenarios. Es wird zwischen einem Standard-Parkhaus (mit Split-Level-System: eine Vollebene = 2 Halbebenen), der Parkplatte und oberirdischen Stellplätzen unterschieden. Die notwendigen Flächenbedarfe werden überschlägig ermittelt: Die Nutzfläche für ein Stellplatz in diesem System wird mit 25 Quadratmeter berechnet, da es sich bei einem Standardparkhaus immer um rechteckige Grundrisse handelt (flächensparsame Aufteilung der Stellplätze). Für die Parkraumlösung in Form der Parkplatte wird jeweils von einer Vollebene ausgegangen. Aufgrund des angepassten Grundrisses an die Topografiegegebenheiten wird hier mit 35 m² Nutzfläche pro Stellplatz gerechnet. Bei den oberirdischen Stellplätzen wird die reine Stellplatzfläche von 12,5 m² je Stellplatz für die Berechnung angesetzt.

Ein jeweils zweites Datenblatt stellt die näherungsweise abschätzbaren Renditespannen dar, in dem den geschätzten Kostenspannen den aus der Marktanalyse ableitbaren Mietertragspannen gegenübergestellt werden – jeweils dargestellt mit und ohne Grundstückswert bzw. Grundstückskosten. Diese Kalkulationen erfordern demnach eine Zusammenstellung aller Kostenarten als Eingangsgrößen bzw. Kennzahlen in die Bilanz. Gleichermaßen verhält es sich auf der Einnahmenseite.

Die Kostenstrukturen werden hierbei in der Kalkulation vertiefend dargestellt (nach DIN 276). Hierbei werden beispielsweise auch die Kosten der notwendigen Ordnungsmaßnahmen (Rückbaumaßnahmen, Kosten zur Sicherung der Hangkante, Entsorgungskosten, etc.) als erste grobe Schätzkosten berücksichtigt. Die wichtigste Kostengruppe berücksichtigt die geschätzten Baukosten der neuen Gebäude. Für die Rechnungen wird auf Erfahrungswerte (nach BKI – Baukostenindex) zurückgegriffen. Auf Ebene der Projektentwicklerkalkulation werden die Kostengrößen der Außenanlagen pauschal als Erfahrungswert angegeben (5 % aus der Summe der 300-400er Kostengruppe der DIN) – die Baunebenkosten entsprechend mit 25 %. Die gleichen Kostengruppen werden auch für die Baukostenermittlung der erforderlichen Stellplätze angewandt (wieder mit Unterscheidung zwischen Standardparkhaus, „Parkplatte“ und oberirdischen Parkplätzen).

Die Einnahmenseite setzt sich aus den Erlösen der Bestandsgebäude und den neuen Nutzerstrukturen der projektierten Gebäude zusammen. Hier wird jeweils die geschätzte Nettokaltmiete über die Laufzeit eines Jahres dargestellt. Die zweite Größe bildet die erwartbaren Erlöse der verschiedenen Stellplatzanlagen. Hierfür werden Erfahrungswerte herangezogen. Ergebnis der überschlägigen Projektentwicklerkalkulationen ist, dass aktuelle übliche Mindestrenditen nicht unerreichbar scheinen (Mindestrenditespannen von 3 bis 4,5 %). Gleichzeitig zeigen die Kalkulationen aber auch, dass diese ersten immobilienwirtschaftlichen Betrachtungen

tungen aufgrund der großen anzunehmenden Spannen für die später erfolgende Variantendiskussion und Auswahl einer Vorzugsvariante wenig geeignet sind. D.h., dass die Auswahl eher auf Basis städtebaulicher Überlegungen erfolgen sollte.

3.3.1 Entwicklungsszenario 1

Das erste Entwicklungsszenario arbeitet mit der Variante des umfassenden Hangabtrags auf das Niveau der Landauer Straße und dem Bau einer neuen Stützmauer. Die obere Ebene bildet einen schmalen Streifen entlang der Bahngleise und ermöglicht den Zugang/ die Zufahrt zu dem Stellwerk und dem Fahrradparken sowie der neu zu schaffenden Fußgängerquerung. Die Möglichkeit zum Bau eines neuen Bahnsteigs am Gleis 1 b wird mitgedacht. Eine Randbebauung schließt die Raumkante an der Landauer Straße. Ergänzend zeigt das Entwicklungsszenario 1 ein Parkhaus entlang des Bahnsteigs im Baufeld Mitte und eine Bebauung in L-Form im Baufeld Ost. Das Entwicklungsszenario 1 verfolgt den 2. Grundansatz der städtebaulichen Leitidee – einer ergänzenden Bebauung im Baufeld West.

Baufeld West:

Grundansatz 1

1. Gestaltete Grünterrassen
2. „Freiraumplateau“ (Terrasse und Treppenanlage) mit Gastronomie denkbar
3. Kombination

Grundansatz 2

4. Ergänzende Bebauung



Baufeld Mitte:

1. Quartiersparkhaus mit Randbebauung
2. Quartiersparkhaus mit Randbebauung und Parkplatte
3. Parkhaus mit Sondernutzung
4. Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel
5. Bestandsoptimierung



Baufeld Ost:

Grundansatz 1

1. Bebauung L-Form
2. Dichte Bebauung
3. Zeilenbebauung mit Appendix
4. Zeilenbebauung

Grundansatz 2

5. Sonderbauform

Abbildung 123: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 1

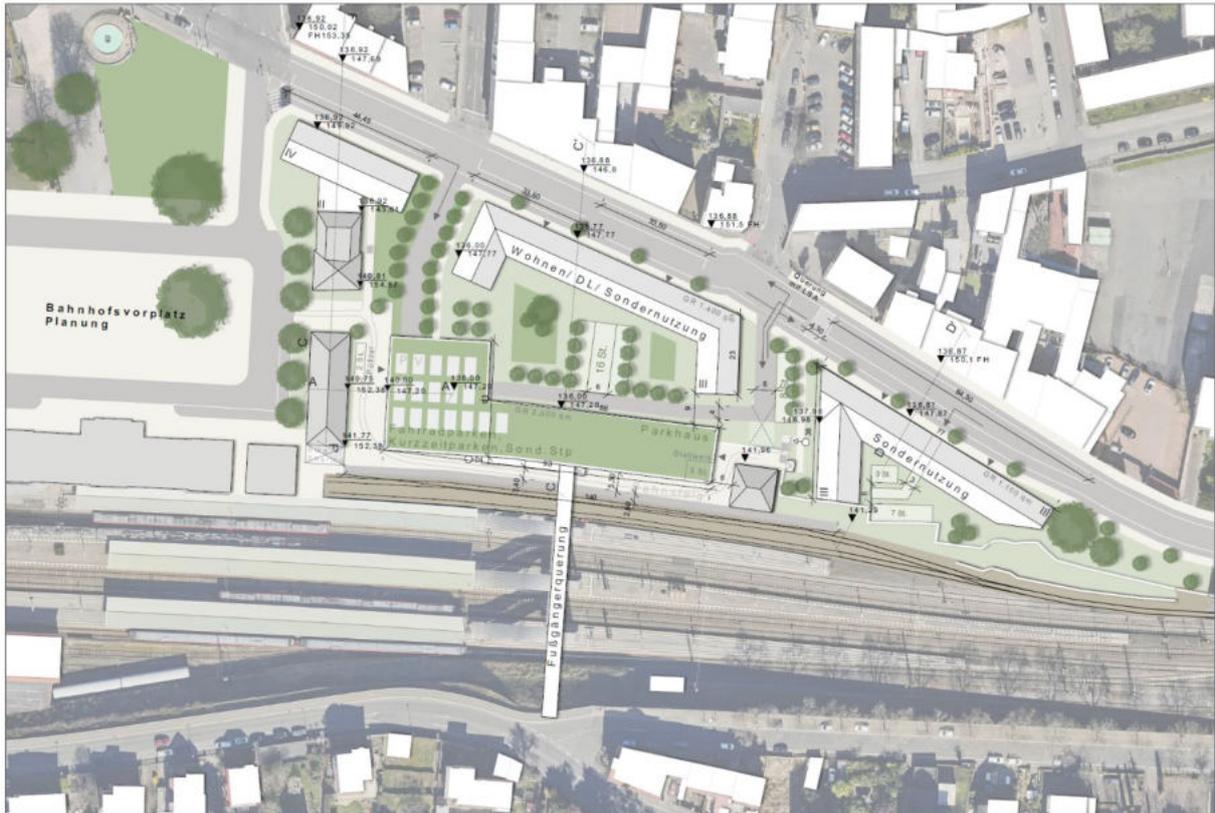


Abbildung 124: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 1

3D- Visualisierung



Abbildung 125: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 1



Abbildung 126: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 2



Abbildung 127: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 3

Ergebnis überschlägige Projektentwicklerkalkulation

Das Szenario 1 beinhaltet umfangreiche Abbruch- und Sicherungsmaßnahmen (Ordnungsmaßnahmen, KG 200) und eine damit hohe (Kosten-)Größe des Hangabtrags. Die obere Ebene bildet nach der neuen Geländemodellierung einen schmalen Streifen entlang der Bahn-
gleise und ermöglicht die bauordnungsrechtlich notwendige Zufahrt zu dem Stellwerk und dem

Fahrradparken sowie der neu zu schaffenden Fußgängerquerung. Entlang der neuen Hanglinie muss eine neue Stützmauer errichtet werden (zur Sicherung der Hangkante und des Plateaus), was einen zweiten großen Kostenpunkt verursacht. Die Entsorgungskosten des Hangabtrags werden zusätzlich mit ca. 1 Mio. € kalkuliert. Die Ordnungsmaßnahmen werden insgesamt mit ca. 1,6 Mio. € angesetzt. Im Gegenzug erhält man eine weitgehend ebene, gut zu bebauende Fläche.

Für das Baufeld West sind Wohnflächen sowie Flächen für Dienstleistungen und Sondernutzungen mit einer BGF von ca. 2.300 m² und einer daraus resultierenden NF von ca. 1.800 m² vorgesehen, welche Investitionen in Höhe von ca. 4,7 Mio. € erfordern.

Im Baufeld Mitte (Blockrandbebauung in U-Form) betragen die Größen der Wohnflächen sowie der Flächen für Dienstleistungen und Sondernutzungen ca. 5.000 m² BGF und daraus resultierend ca. 3.800 m² NF und erfordern Investitionen in Höhe von ca. 10,5 Mio. €. Unterhalb der Baustruktur ist keine Tiefgarage vorgesehen. An der Hangkante wird die Errichtung eines Standardparkhauses mit 3,5 Vollebenen und einem Angebot von ca. 280 Stellplätzen geplant. Das Investitionsvolumen beträgt zusammen mit den projektierten oberirdischen Parkplätzen für das Bauwerk ca. 5,2 Mio. €.

Das Baufeld Ost sieht eine weitere Blockrandbebauung entlang der Landauer Straße vor (L-Struktur – Investition in Höhe von ca. 9 Mio. €). Für den Gebäudekomplex ist eine reine Sondernutzung vorgesehen.

Die Gesamtbaukosten liegen für dieses Szenario bei ca. 40 Mio. € (inkl. der KG 500+700 sowie der Finanzierungskosten). Es stellt bei einem Gesamtvergleich das 2. teuerste Entwicklungsszenario dar. Eine voraussichtlich erzielbare Rendite liegt in einer Spanne zwischen 3% und 4%.

3.3.2 Entwicklungsszenario 2

Das zweite Entwicklungsszenario beinhaltet ebenfalls in größerem Umfang die o.a. (Kosten-) Größe des Hangabtrags. Die obere Ebene bildet einen schmalen Streifen entlang der Bahngleise und ermöglicht den Zugang/ die Zufahrt zu dem Stellwerk und dem Fahrradparken sowie der neu zu schaffenden Fußgängerquerung.

Durch eine Bebauung („Parkplatte“) werden hier die unterschiedlichen Höhenniveaus ausgeglichen.

Ähnlich wie im Entwicklungsszenario 1 befindet sich im rückwärtigen, bahnzugewandten Bereich, ein Parkhaus. Jedoch in verkürzter Form, sodass sich auf der „Parkplatte“ neue Freiräume unter anderem in Richtung Bahngleise öffnen. Diese ermöglichen eine Durchwegung

in alle Richtungen. Passend dazu wurde die Variante mit dem „Freiraumplateau“ für das Baufeld West integriert, die einen Auftakt und Wegeverbindung in Richtung Innenstadt ermöglicht.

Da hier im Baufeld Mitte Stellplätze sowohl in der „Parkplatte“ als auch in einem Parkhaus untergebracht werden, wurde für das Baufeld Ost eine dichte Bebauung gewählt. Die neuen Nutzflächen erfordern hier Stellplätze, die im Baufeld Mitte untergebracht werden können. Es bestehen Abhängigkeiten zwischen der Entwicklung des Baufelds Mitte und des Baufelds Ost.

Baufeld West:

Grundansatz 1

1. Gestaltete Grünterrassen
2. „Freiraumplateau“ (Terrasse und Treppenanlage) mit Gastronomie denkbar

3. Kombination

Grundansatz 2

4. Ergänzende Bebauung



Baufeld Mitte:

1. Quartiersparkhaus mit Randbebauung
2. Quartiersparkhaus mit Randbebauung und Parkplatte
3. Parkhaus mit Sondernutzung
4. Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel
5. Bestandsoptimierung



Baufeld Ost:

Grundansatz 1

1. Bebauung L-Form
2. Dichte Bebauung
3. Zeilenbebauung mit Appendix
4. Zeilenbebauung

Grundansatz 2

5. Sonderbauform

Abbildung 128: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 1

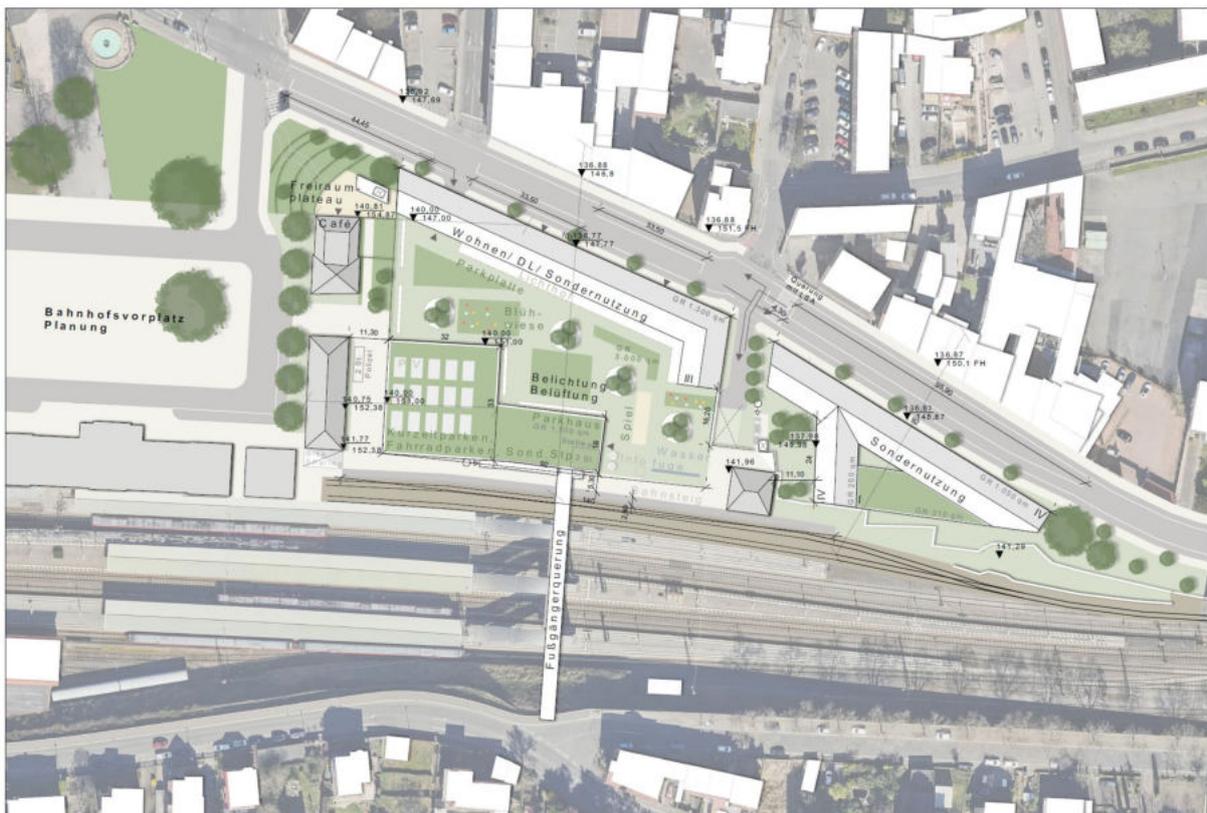


Abbildung 129: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 2

3D- Visualisierung



Abbildung 130: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 – 1



Abbildung 131: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 – 2



Abbildung 132: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 - 3

Ergebnis überschlägige Projektentwicklerkalkulation

Das zweite Entwicklungsszenario sieht die gleichen Ordnungsmaßnahmen mit der Ausbildung einer neuen Hangkante wie das erste Szenario vor. Auch hier liegen die Gesamtkosten der Kostengruppe bei ca. 1,6 Mio. €.

Der Unterschied liegt bei dieser Variante in der Angleichung der oberen Ebene durch das Einschleiben der „Parkplatte“ (Investition in Höhe von ca. 2.1 Mio. €, Grundfläche GR = ca. 3.000 m²). Das zusätzliche Standardparkhaus (GR = ca. 1.500 m², Kosten bei ca. 5,3 Mio. €) mit 5 Vollebenen wird analog zu Szenario 1 an gleicher Stelle entlang der Hangkante „eingeschoben“. Durch beide Stellplatzanlagen wird ein höheres Stellplatzangebot im Vergleich zu Entwicklungsszenario 1 von ca. 390 Plätzen geschaffen. Das Investitionsvolumen der Parkplatzanlagen beträgt ca. 7,4 Mio. €. Auf weitere oberirdische Parkplätze wird verzichtet.

Die dichte Bebauungsform in beiden Baufeldern in Form einer Blockrandbebauung führt zu einer Gesamtbruttogeschossfläche von ca. 11.000 m² (NF = ca. 8.500 m²).

Die Gesamtbaukosten inkl. Nebenkosten werden auf ca. 43 Mio. € geschätzt. Das Entwicklungsszenario 2 ist somit die teuerste Variante in einer vergleichenden Gesamtbetrachtung. Die geschätzte erzielbare Rendite beträgt durch etwas höhere Einnahmepotenziale nahe bei der in Entwicklungsszenario 1.

3.3.3 Entwicklungsszenario 3

Entwicklungsszenario 3 setzt auf die Bestandsoptimierung, das heißt den weitestgehenden Erhalt des Geländenniveaus und der Stützmauer.

Entlang der Landauer Straße entstehen Zeilenstrukturen. Auf dem oberen Höhenniveau sind in einem weiteren Baukörper Sondernutzungen vorgesehen. Im Baufeld Mitte ist ein Parkhaus vorgesehen, welches sich an den aktuellen Verlauf der Stützmauer anpasst und auf dem oberen Höhenniveau die Parkebenen fortführt. Für die Bestandsoptimierung sind vor allem Sondernutzungen denkbar. Eine weitere Bebauung im Baufeld West würde sich aufgrund der Stellung des Parkhauses im Baufeld Mitte aus städtebaulicher Sicht nicht anbieten.

Baufeld West:

Grundansatz 1

1. Gestaltete Grünterrassen
2. „Freiraumplateau“ (Terrasse und Treppenanlage) mit Gastronomie denkbar
3. Kombination

Grundansatz 2

4. Ergänzende Bebauung



Baufeld Mitte:

1. Quartiersparkhaus mit Randbebauung
2. Quartiersparkhaus mit Randbebauung und Parkplatte
3. Parkhaus mit Sondernutzung
4. Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel
5. Bestandsoptimierung



Baufeld Ost:

Grundansatz 1

1. Bebauung L-Form
2. Dichte Bebauung
3. Zeilenbebauung mit Appendix
4. Zeilenbebauung

Grundansatz 2

5. Sonderbauform

Abbildung 133: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 5

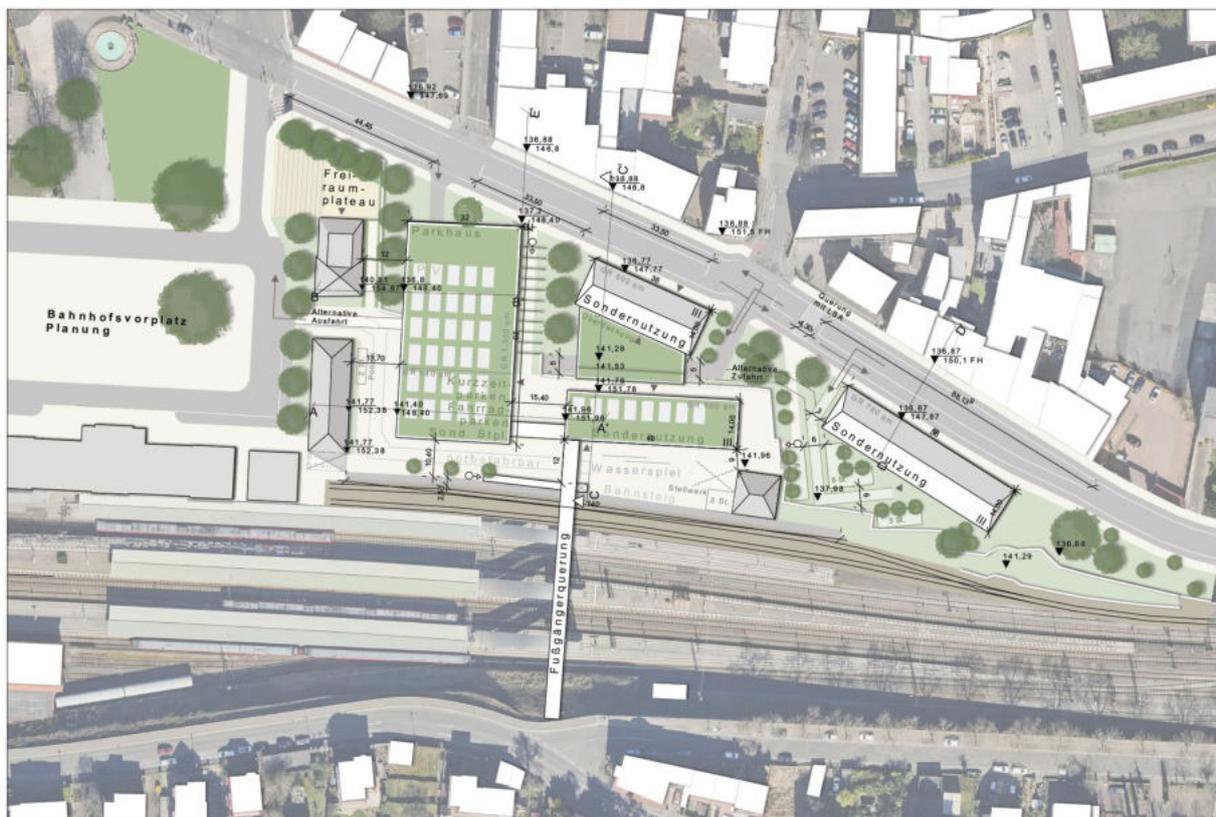


Abbildung 134: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 3

3D- Visualisierung



Abbildung 135: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3



Abbildung 136: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3



Abbildung 137: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3

Ergebnis überschlägige Projektentwicklerkalkulation

Das dritte Entwicklungsszenario unterscheidet sich grundlegend von den beiden zuvor beschriebenen Szenarien, insbesondere im Hinblick auf die notwendigen Ordnungsmaßnahmen und die damit verbundenen Kosten.

Dieses Szenario zielt auf einen grundlegenden Hangerhalt ab. Es entstehen punktuelle Kosten für einen Hangabtrag/Hanganpassung und dessen Sicherung. Dementsprechend fallen die Entsorgungskosten hierfür geringer aus. Die Gesamtkosten der KG 200 werden auf ca. 300.000 € geschätzt.

Auch die geschätzten Baukosten der beiden Baufelder liegen deutlich unterhalb der Kostenansätze der Szenarien 1 und 2 (Gesamtkostenniveau in Höhe von ca. 14,5 Mio. €). Die kleineren Baukörper (insbesondere im Baufeld Mitte) führen zu einer deutlich niedrigerer Gesamtbruttogrundfläche (BGF) von ca. 6.600 m² und damit zu einer nutzbaren Fläche in Höhe von ca. 5.100 m² (NF).

Die Kosten für den Bau des Standard-Parkhauses (Baufeld Mitte) betragen 4.620.000 €, zusammen mit den Kosten der oberirdischen Parkplätze werden Gesamtkosten von 4.810.000 € erreicht. Das Stellplatzangebot ist mit 283 Plätzen gering. Das Parkhaus (Bauweise im Split-Level) weist auf dem oberen Höhenniveau 2 Vollebenen auf – auf dem Straßenniveau (Landauer Straße) sind 4 Vollebenen eingeplant. Die Grundfläche beträgt für alle Ebenen insgesamt 1.970 m². Zusammen mit den Baukosten der Gebäude beträgt das Gesamtinvestitionsvolumen 26.172.000 € (inkl. NK).

Auch wenn die Erlöse/ Einnahmen im Vergleich zu den beiden ersten Szenarien niedriger ausfallen, liegt die geschätzte erzielbare Renditenspanne ebenso wie bei den beiden vorangehenden Szenarien zwischen ca. 3% und 4%.

3.4 Variantendiskussion

3.4.1 Abgleich Planungsziele und fachliche Bewertung

Um eine Gegenüberstellung und einen Vergleich zwischen den Entwicklungsszenarien vorzunehmen wird empfohlen, diese anhand der bekannten Planungszielen vorzunehmen. Aber auch eine Bewertung hinsichtlich fachlicher Kriterien ist notwendig, um Erkenntnisse für eine Empfehlung der in einem nächsten planerischen Schritt zu konkretisierenden Vorzugsvariante abzuleiten.

Ziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung	EWS 1	EWS 2	EWS 3
Übergeordnet			
• Gesamthafte Betrachtung und Entwicklung	~	~	~
• Entwicklung eines eigenständigen Quartiers	~	~	0
• Beitrag zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele (Innenentwicklung, nachhaltige Mobilität, Energieversorgung und Klima Resilienz)	x	x	x
Nutzungen/ städtebauliche Strukturen			
• Mobilität in Kombination mit weiteren höherwertigen Nutzungen	~	x	~
• Einklang mit Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Freiraum, öffentlichkeitswirksame Nutzungen (Café)	~	~	~
• Nachhaltige und funktionale Ergänzung des Quartiers	x	x	~
• Randbebauung mit Mischnutzung entlang Landauer Straße	x	x	~
• Räumliches Zusammenwachsen von Arbeiten, Büro, Dienstleistung, ggf. Wohnen	~	~	~
• Kleinteiligkeit durch abwechslungsreiche Bebauung	x	x	~
• Vermeidung von Großstrukturen	~	~	0
Mobilitätsnutzung			
• Schaffung eines Mobilitätshubs (im bahnungsgewandten Bereich)	• Werden in allen Entwicklungsszenarien erfüllt		

• Bike+Ride (Radstation mit Verleih und Reparatur, wenn zusätzlicher Bedarf und keine Konkurrenz zu Fahrradparkhaus Postareal) (mind. 300)			
• Bike Sharing hinter Gebäude Nr. 12			
• Kurzzeitparken			
• Angebote E-Mobilität			
• Car-Sharing (mind. 2)			
• Parkplätze für „Parken am Bahnhof“ und neue Quartiersnutzungen			
• Zusätzliche (falls möglich) Parkplätze für die Innenstadt			
• Parkplätze für die Bundespolizei (2 Stp. hinter Gebäude Nr. 12)			
• Barrierefreie Parkplätze (mind. 2)			
• Bündelung der Parkverkehre in einer Quartiersgarage	x	x	~
Erschließung/Infrastruktur			
• Erschließung für PKW über Landauer Str. (max. 2 Zufahrten) <ul style="list-style-type: none"> ○ Gegenüber Hohenzollernstraße ○ Gegenüber Moltkestraße ○ Im Bereich „östliches Dreieck“ 	~	x	x
• Ermöglichung Fußgängerwegebeziehungen durch das Quartier	~	x	~
• Zufahrt PKW nur für entsprechende Nutzungen (Bundespolizei, Feuerwehr, Fahrräder, Stellwerk etc.)	x	x	0
• Mitbetrachtung der Neugestaltung der Landauer Str. (vorgegebene Querschnitte)	• <i>Werden in allen Entwicklungsszenarien erfüllt</i>		
• Prüfung Bau neuer Bahnsteig am Gleis 1b			
• Prüfung Verlängerung des barrierefreien Fußgängerstegs in das Gebiet hinein (inkl. Treppe und Aufzug)			
Erhalt/Abriss			
• Erhalt Stellwerk zwingend notwendig, sowie Sicherung der Zugänglichkeit	• <i>Werden in allen Entwicklungsszenarien erfüllt</i>		
• Erhalt Gebäude Bahnhofsstraße 12 zwingend			
• Erhalt Gebäude Bahnhofsstraße 14 angestrebt			
X = erfüllt, ~ = tlw. erfüllt, 0 = nicht erfüllt			

Eine Empfehlung kann nicht allein auf Grundlage der vorgegebenen Planungsziele erfolgen. Ebenso wichtig ist es, die Wirtschaftlichkeit eines Projektes, dessen Zukunftsfähigkeit und weitere planerische Bewertungskriterien (wie beispielsweise Raumbildung und Realisierbarkeit) bei einem Vergleich der Entwicklungsszenarien heranzuziehen.

Folgende tabellarische Darstellung fasst die wichtigsten fachlichen Bewertungskriterien zusammen, bewertet und stellt sie entsprechend die Entwicklungsszenarien vergleichend gegenüber.

3 = sehr gut, 2 = gut, 1 = eher schlecht			
Fachkriterien	EWS 1	EWS 2	EWS 3
Raumbildung			
Bewertung	3	2	1
Erläuterung	Durchgängige Randbebauung entlang Landauer Str. Ergänzende Bebauung im Baufeld West, die Bahnhofsvorplatz und Landauer Str. fasst.	Durchgängige Randbebauung entlang Landauer Str.	Keine Durchgängige Randbebauung entlang Landauer Str., Parkhausfassade zur Landauer Str.
Bautypologien/ Baustrukturen			
Bewertung	3	2	1
Erläuterung	Einheitliche Randbebauung entlang Landauer Str., die sich am gegenüberliegenden Bestand hinsichtlich Höhe und Dachform orientiert.	Einheitliche Randbebauung entlang Landauer Str., die sich am gegenüberliegenden Bestand hinsichtlich Höhe und Dachform orientiert, dennoch durch Parkplatte und dichte Bebauung im Baufeld Ost sehr stark versiegelt.	Zeilenbebauung entlang Landauer Str., die sich am gegenüberliegenden Bestand hinsichtlich Höhe und Dachform orientiert. Parkhaus passt stadträumlich betrachtet nicht in das Gesamtbild entlang der Landauer Str. („Fremdkörper“) und erfordert besonders hohe Qualität bei der Fassadengestaltung.

Einbindung/ Anbindung angrenzende Bereiche			
Bewertung	2	3	3
Erläuterung	Durchgängige Durchwegung, die an Moltkestraße und über Fußgängerquerung anknüpft.	Durchgängige Durchwegung, die an Moltkestraße und über Fußgängerquerung anknüpft; Freiraumplateau als Knotenpunkt der Wegebeziehung in Richtung Innenstadt.	Durchgängige Durchwegung, die an Moltkestraße und über Fußgängerquerung anknüpft; Freiraumplateau als Knotenpunkt der Wegebeziehung in Richtung Innenstadt + Wegebeziehung hinter Parkhaus Richtung Landauer Str.
Fachkriterien	EWS 1	EWS 2	EWS 3
Aufenthaltsqualität			
Bewertung	2	2	1
Erläuterung	Aufenthaltsqualität im rückwärtigen Bereich der Randbebauung auf dem unteren Niveau. Keine durchgängige Fläche über beide Bereiche.	Freiraumplateau und gestaltete Grünterrassen mit ansprechender Aufenthaltsqualität, Freifläche auf der Parkplatte die eine durchgängige Fläche im Baufeld Mitte ermöglicht; dennoch dichte Bebauung im Baufeld Ost, die keine öffentliche Freiraumgestaltung zulässt.	Freiraumplateau und durchgängige Durchwegung mit geringer Aufenthaltsqualität, Zeilenbebauung im Baufeld Ost lässt gewissen Spielraum bei der rückwärtigen (halböffentlichen) Freiraumgestaltung zu. Durch Restflächen Gefahr der Entstehung unbestimmter Freiräume mit geringer Aufenthaltsqualität.
Nutzungszuordnungen/ -synergien			
Bewertung	3	2	3
Erläuterung	Nutzungen passen sich Bestand gegenüber der Landauer Str. an und führen diese fort. Nutzungssynergien entstehen zudem durch das Parkhaus als Mobilitätshub in räumlichem Zusammenhang zum Bahnhof und Bahnhofsvorplatz.	Kombination Parken mit höherwertiger Nutzung.	Bestandsoptimierung gut geeignet zur Entwicklung von Sondernutzungen (Bspw. Verwaltungsstandort, der von der räumlichen Nähe zur Mobilitätsdrehscheibe profitiert).

Fachkriterien	EWS 1	EWS 2	EWS 3
Nachhaltigkeit/ Zukunftsfähigkeit			
Bewertung	3	1	2
Erläuterung	Weitere bauliche Ergänzung im Baufeld West ermöglicht Reduzierung der BGF in bspw. Baufeld Ost; keine Vollversiegelung; intensive Dachbegrünung bei Flachdächern mit Wasserspeicherelementen und Photovoltaik.	Vollversiegelung: keine natürliche Regenwasserversickerung, dennoch intensive Dachbegrünung bei Flachdächern. Parkplatte in Zukunft schlecht umnutzen.	Keine Versickerungsmöglichkeiten auf oberem Höhengniveau, dennoch intensive Dachbegrünung auf Flachdächern mit Wasserspeicherelementen und Photovoltaik.
Realisierung			
Bewertung	3	1	3
Erläuterung	Gute Realisierungsabschnitte einteilbar. Parkhaus kann unabhängig der Randbebauung entwickelt werden. Eigenständige Entwicklung Baufeld Ost möglich.	Abschnittsbildung und Grundstückaufteilung schwierig. Parkplatte nur gemeinsam mit Randbebauung und Parkhaus entwickelbar. Hinsichtlich Erschließung ist die Entwicklung des Baufelds Ost von der Entwicklung des Baufelds Mitte abhängig.	Sinnvolle Realisierungsabschnitte einteilbar.
Gesamt	19	13	14
3 = sehr gut, 2 = gut, 1 = eher schlecht			

3.4.2 Weitere Empfehlung für die konkretisierende Vorzugsvariante/ Synthese

Bebauung

Zu empfehlen ist eine Bebauung, die abschnittsweise realisiert werden kann. Daher ist ein Parkhaus entlang einer zurückversetzten Stützmauer im bahnzugewandten Bereich, wie in Entwicklungsszenario 1 abgebildet, zu empfehlen. Auch eine ergänzende Bebauung des Baufelds West erscheint sinnvoll, um die Bebauungsdichte in anderen Baufeldern zu reduzieren. Um eine Vollversiegelung zu vermeiden, sollte ein Randbebauung ohne Parkplatte im Baufeld Mitte, wie in Entwicklungsszenario 1 abgebildet, angestrebt werden. Sie lässt zudem eine Kleinparzellierung zu, die die gründerzeitliche Bestandsbebauung auf der gegenüberliegenden Seite der Landauer Straße fortführt. Für das Baufeld Ost ist eine Zeilenbebauung, wie in Szenario 3, vertieft zu betrachten, da sie Freiräume im rückwärtigen Bereich ermöglicht und unabhängig von Baufeld Mitte entwickelt werden kann.

Nutzung

Neben der Nutzung als Mobilitätsdrehscheibe sollten ergänzend höherwertige lärmverträgliche Nutzungen wie Mischnutzung, Dienstleistung oder auch Sondernutzungen (z.B. Verwaltungsstandort) realisiert werden. Wohnnutzungen sollten nur in geringem Umfang und unter bestimmten Voraussetzungen (lärmverträglich und ggf. Anforderungen an barrierefreies Wohnen erfüllen) angedacht werden.

Freiraum

Die Entwicklung von Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten im Quartier sollte fokussiert werden. Bei einer ergänzenden Bebauung im Baufeld West die Entwicklung eines möglichen Freiraumplateaus mit Grünterrassierung, wie in Szenario 2 und 3 angedacht, einschränkt. Daher ist bei der Herausarbeitung der Vorzugsvarianten die Entwicklung möglicher öffentlicher Freiräume an anderen Stellen nochmal genauer zu prüfen.

Niederschlagsentwässerung

Für die Vorzugsvariante sollten hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung auf Flachdächern intensive Dachbegrünungen mit integriertem Wasserspeicher und Photovoltaikanlagen, wie in allen drei Szenarien dargelegt, berücksichtigt werden. Bei der Entwicklung eines Parkhauses an der Stützmauer sind besondere Anforderungen an die Belüftung zu berücksichtigen.

4 Entwicklungskonzept

Aus den städtebaulichen Entwürfen der drei Entwicklungsszenarien wird zunächst eine Synthese der Vorzugsvariante und der daraus resultierende Masterbebauungsplan entwickelt. Dieser und die auf ihm aufbauenden Themenvertiefungen (Erschließung, Bebauung, Freiraum und Niederschlagsentwässerung, sowie Gebäudenutzungen) bilden das städtebauliche Gesamtkonzept, aus dem die späteren Parzellierungsoptionen und untersuchten Projektentwicklungsmodelle hervorgehen.

4.1 Städtebauliches Gesamtkonzept und Masterbebauungsvorschlag

4.1.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

4.1.1.1 Ableitung und Synthese aus Entwicklungsszenarien

Basierend auf den Planungsempfehlungen für die Vorzugsvariante (siehe Kapitel 3.4.2) und nach ausgiebigen Diskussionen auf Arbeitsebene zwischen den Projektbeteiligten, wird das städtebauliche Gesamtkonzept als Synthese, hauptsächlich aus den Entwicklungsszenarien 1 und 3, entwickelt. Dieses Gesamtkonzept sieht vor, dass das Baufeld West, ähnlich wie in Entwicklungsszenario 1, zusätzlich bebaut wird. Eine ergänzende viergeschossige Bebauung an der Ecke Bahnhofsstraße/ Landauer Straße schließt die derzeit offene Raumkante und fügt sich nahtlos in das stadträumliche Bild ein.

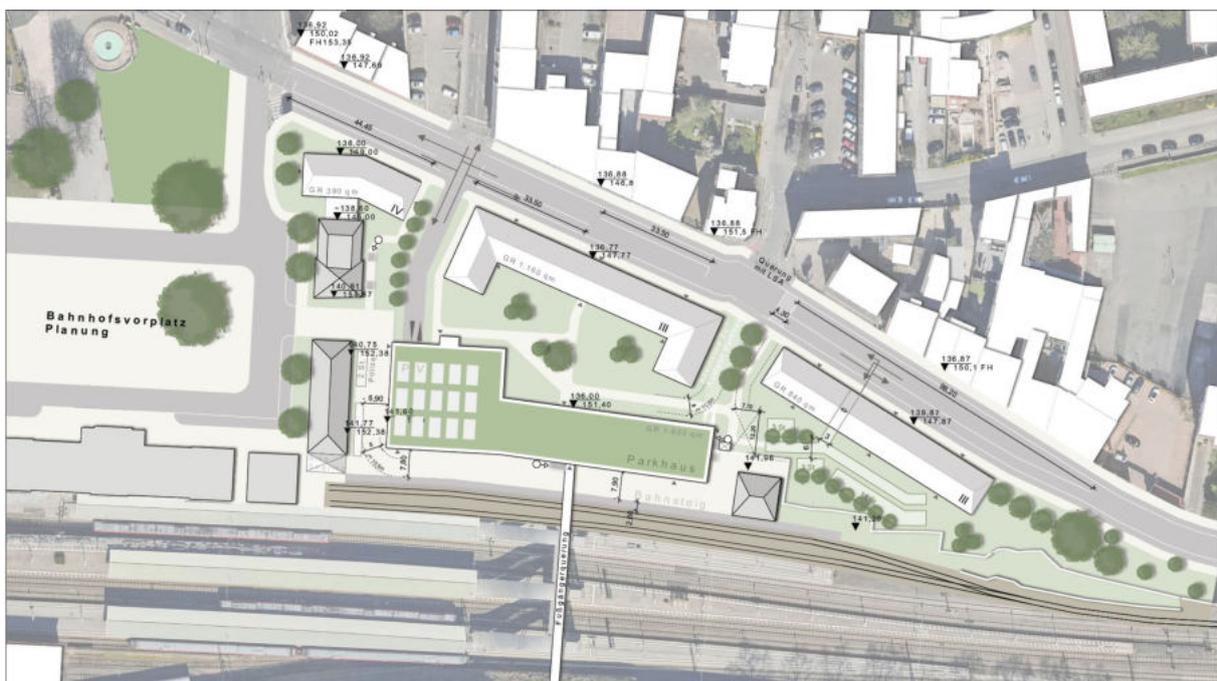


Abbildung 138: Städtebauliches Gesamtkonzept

Im Baufeld Mitte befindet sich im bahnzugewandten Bereich, ähnlich wie in Entwicklungsszenario 1, das Parkhaus als Solitärbau. Die innere Organisation, Erschließung und die Wegeverbindungen werden im Rahmen der Themenvertiefungen in Kap. 4.2 detaillierter dargestellt.

Entlang der Landauer Straße sieht das Gesamtkonzept eine Randbebauung, ähnlich wie in Entwicklungsszenario 1, vor. Die Bebauung ist dreigeschossig und orientiert sich an den Höhen der gegenüberliegenden Gebäude.

Im Baufeld Ost wird eine einfache Zeilenbebauung, ähnlich wie in Entwicklungsszenario 3, dargestellt, die eine klare und verständliche Orientierung und Raumkante ermöglicht. Trotzdem wird an dieser Stelle nicht ausgeschlossen, dass im weiteren Verlauf des Projekts die Machbarkeit architektonischer Besonderheiten, bspw. besondere Wohnprojekte als Sonderbauformen (z.B. rundes Gebäude) geprüft werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Wesentlichen die Grundansätze des städtebaulichen Entwurfs des Entwicklungsszenarios 1 für das Baufeld West und Mitte und des städtebaulichen Entwurfs des Entwicklungsszenarios 3 für das Baufeld Ost zum städtebaulichen Gesamtkonzept weiterentwickelt wurden.

4.1.1.2 Nutzungsszenarien

Das Gesamtkonzept sieht zwei Nutzungsszenarien für die zukünftige Entwicklung vor. Neben dem Parkhaus (immer gesetzt), bildet das erste Nutzungsszenario eine Mischnutzung aus Wohnen (v.a. in den Obergeschossen), Dienstleistungen, Büronutzungen und verträglichen Gewerbenutzungen (MI-, MU-Gebietsart).

Das zweite mögliche Nutzungsszenario sieht eine Sondernutzung als Verwaltungsstandort (Sondernutzung „Verwaltungsdienstleistung“) für die Stadtverwaltung zumindest in den Baufeldern Mitte und West, ggf. auch ergänzend auf dem Baufeld Ost vor. Die möglichen jeweiligen Funktionsgrundrissgestaltungen dieser beiden Nutzungsszenarien stehen im Einklang mit der Organisationsstruktur des Parkhauses und der Wegeverbindungen unterschiedlicher Nutzergruppen, um kurze Wege für alle Nutzer:innen zu gewährleisten.

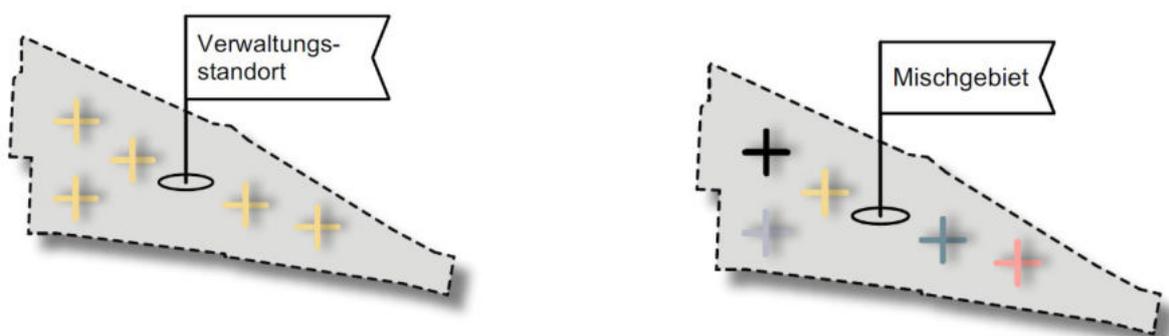


Abbildung 139: Übersicht Nutzungsszenarien

4.1.1.3 Erschließung

Das Gesamtkonzept sieht vor, die Haupteerschließung des Gebiets über eine zentrale Zu- und Einfahrt auf Höhe der Hohenzollernstraße zu realisieren, um den Innenhofbereich der Randbebauung vor zusätzlicher Verkehrsbelastung zu schützen. Es ist jedoch wichtig, in einer späteren, vertiefenden Umsetzungsplanung, Verkehrsberechnungen durchzuführen, welche die Machbarkeit einer kombinierten Zu- und Ausfahrt an dieser priorisierten Stelle bestätigen.

Die Zu- und Ausfahrt der Ebene E0 des Parkhauses erfolgt auf Geländehöhe der Landauer Straße, während die östlich gelegene Ebene E1 des Parkhauses um 1,40 Meter über der Geländeoberkante liegt. Bei einer alternativen Erschließung auf Höhe der Hohenzollernstraße würde sich die Ebene E1 als Schrägebene gestalten, um eine Zufahrt auf Geländehöhe der Landauer Straße zu ermöglichen. Sowohl die priorisierte als auch alternative Gestaltung des Parkhauses werden auch in den Systemschnitten in den Abbildungen 154 und 155 verdeutlicht.

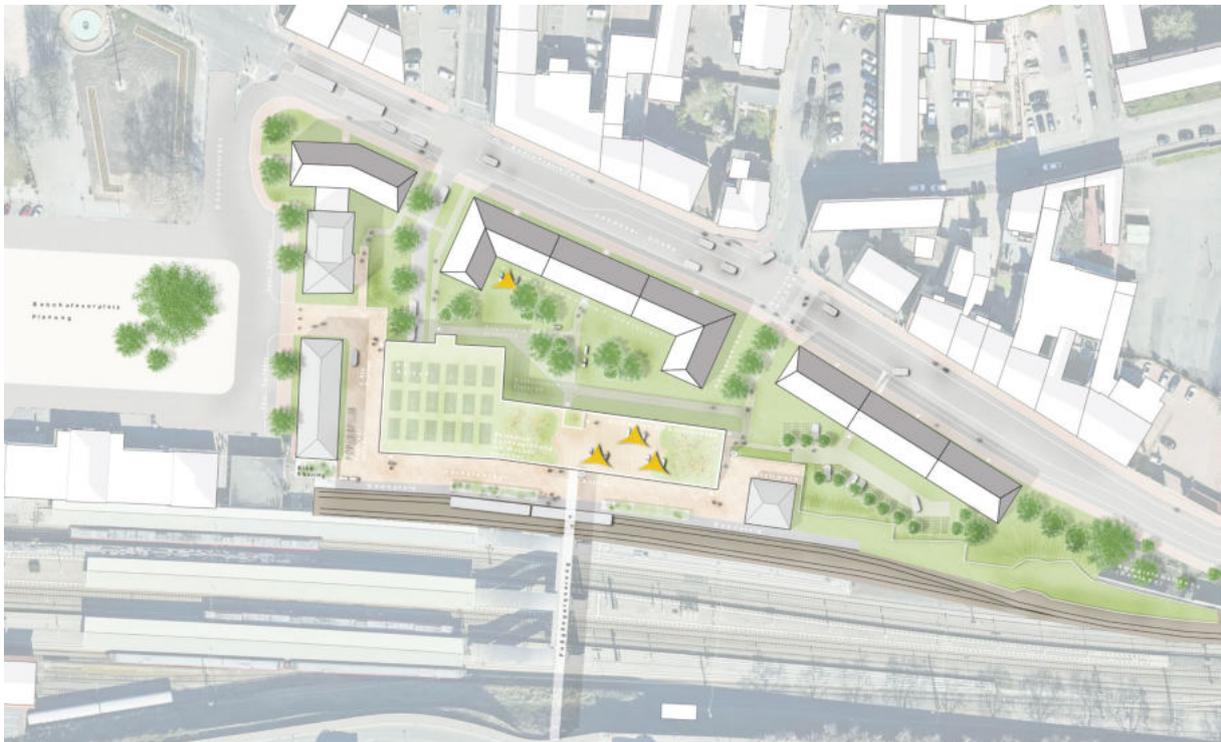
Abschließend zeigt folgende Übersicht, wie das städtebauliche Gesamtkonzept die zuvor de-



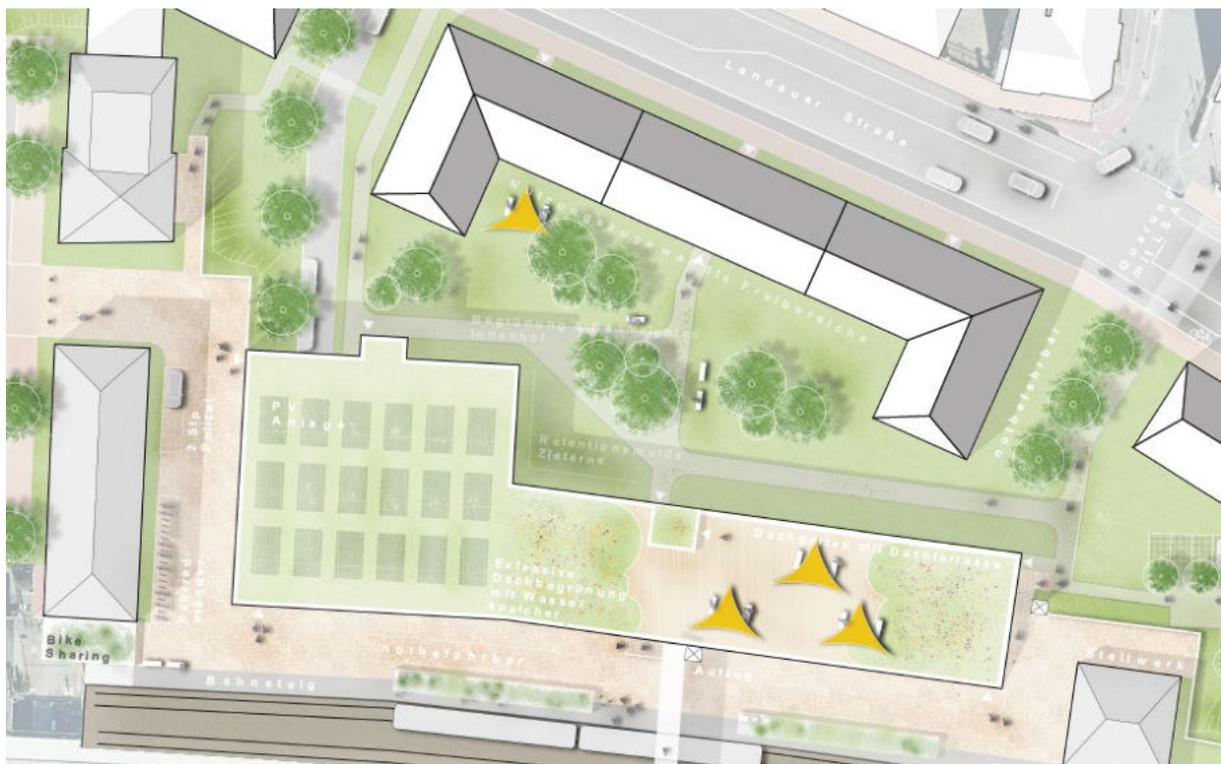
Abbildung 140: Städtebauliches Gesamtkonzept- Umsetzung der Planungsziele

4.1.2 Masterbebauungsvorschlag

Im Rahmen einer Maßstabsvertiefung und damit einer weiteren Planungskonkretisierung stellt der Masterbebauungsvorschlag in Lageplan und 3-D Darstellung eine gestalterisch aussage-schärfere Vision des zuvor beschriebenen städtebaulichen Gesamtkonzepts dar.



Abbildungen 141 oben und unten (Ausschnitt) : Masterbebauungsvorschlag - Lageplan (o.M.)



Der Lageplan konkretisiert insbesondere die Gestaltung der Freiflächen sowie der Dachnutzung des Parkhauses. Bzgl. der Nutzung der Freiräume wird erkennbar: Welche Freiräume sind baulichen Nutzungen zugeordnet, wie bspw. Freisitze im rückwärtigen Bereich der Randbebauung, und welche Freiräume erfüllen einen ökologischen Zweck, wie bspw. Retentionsmulden oder Baumrigolen.

Anhand der 3D Visualisierung, des 3D-Modells sowie des physischen Modells wird deutlich, dass sich die geplante Entwicklung des Gebietes stadträumlich betrachtet, harmonisch in sein Umfeld eingliedert. Entlang der Landauer Straße entsteht ein stimmiges Gesamtbild durch die „Spiegelung“ der überwiegend dreigeschossigen Randbebauung der gegenüberliegenden Seite. Dies wird der innerstädtischen Lage und der Fortführung der dort dominierenden Baustrukturen gerecht und der zuvor isolierte, heterogene Charakter der vorherrschenden Baustruktur wird aufgelöst.



Abbildung 142: Physisches Modell, Stadt Neustadt (2023)



Abbildung 143: Ausschnitt digitales 3D-Modell

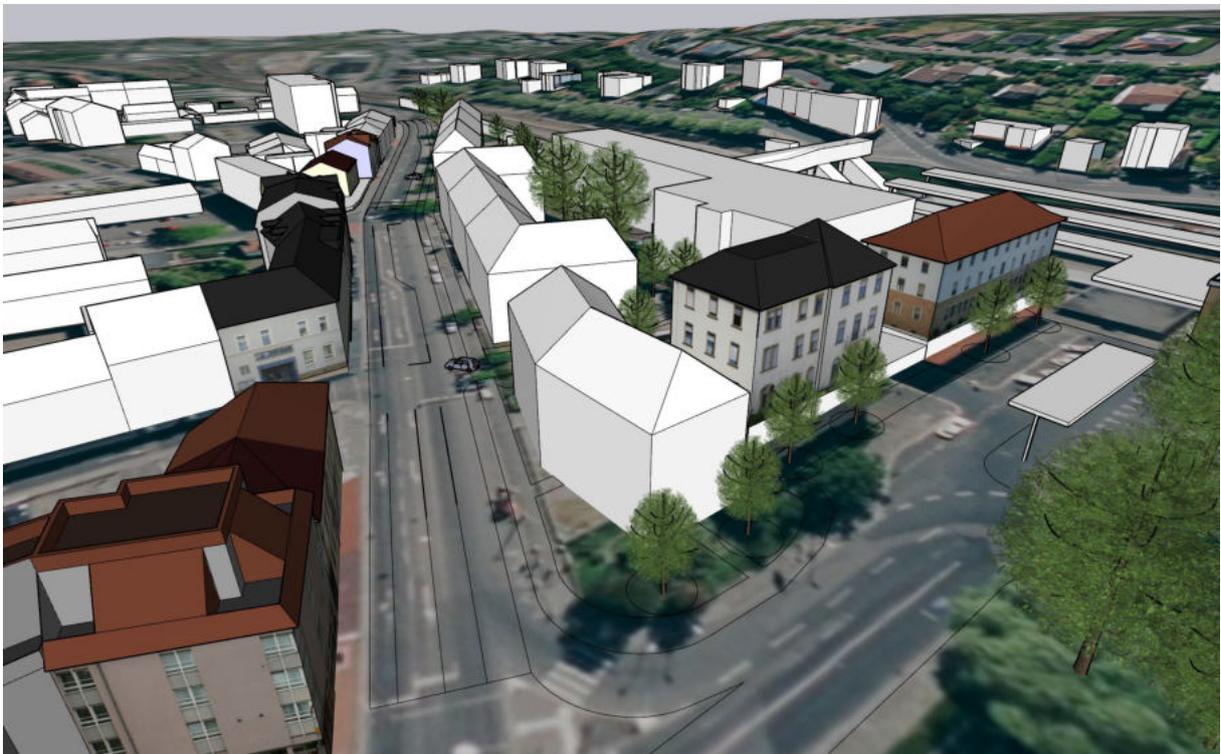


Abbildung 144: Ausschnitt digitales 3D-Modell

Der Solitärbau des Parkhauses liegt im bahnzugewandten Bereich, ist von der Straße aus nur im Bereich der Zufahrt sichtbar und wird nicht als störender Baukörper im Stadtbild wahrgenommen. Er passt sich der Höhe der Randbebauung an und ragt nicht darüber hinaus (vgl. zudem Schnitte, Kap. 4.2.2).

Die Organisationsstruktur des Parkhauses sieht vor, dass die Stellplätze auf den untersten Ebenen für die neuen Nutzungen im Baufeld Mitte und Ost bereitgestellt werden. Die Ebene E2 ist für bestehenden Nutzungen im Westen vorgesehen. Die öffentlichen Stellplätze orientieren sich an der Zugänglichkeit des oberen Höhenplateaus und dem Anschluss an die Fußgängerquerung und sind auf den Ebenen E4- E9 vorgesehen. Das Parkhaus bündelt alle Mobilitätsanforderungen und ermöglicht einen bequemen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.



Abbildung 145: Masterbebauungsvorschlag Visualisierung Vogelperspektive

Auf dem Dach des Parkhauses sind PV-Anlagen vorgesehen, um zu einer energieeffizienten und nachhaltigen Entwicklung des Gebiets beizutragen. Außerdem könnten Dachbegrünungen und eine Dachterrasse mit integrierten Niederschlagsentwässerungssystem zum Erhalt der Biodiversität in einem städtischen Gebiet beitragen und gleichzeitig einen Ort zum Verweilen bieten. Die Niederschlagsentwässerung wird durch Baumrigolen, Wasserspeichersysteme und versickerungsfähige Bodenbeläge für Wege und Stellplätze geregelt.

Bei der Entwicklung dieses Gebietes mit prominenter Lage in der Stadt und Eingangsfunktion in die Innenstadt ist es wichtig, architektonisch hochwertige Baustrukturen zu entwickeln. Dies gilt insbesondere für das Parkhaus und eine mögliche Sonderbauform, denkbar im Baufeld Ost, als städtebauliche Auftaktsituation. Gute Beispiele liefern folgende Abbildungen. Die offene Fassade des Parkhauses sollte aufgrund der innerstädtischen und präsenten Lage des Plangebiets ansprechend und gleichzeitig klimagerecht gestaltet werden.



Abbildung 147: Offene Fassadengestaltung Parkhaus Campus Wageningen University & Research (WUR): <https://www.jonkershoveniers.de/wageningen-university-research-bewirbt-sich-fr-das-prdikat-grnstes-parkhaus> (zugegriffen am 15.05.2023)



Abbildung 146: Gestaltung Dachlandschaft Quelle: Max-Planck-Institut für Struktur und Dynamik der Materie, Hamburg (Fertigstellung 10/2022)).



Abbildung 148: Bsp. Architektonische Sonderbauform, hier Wettbewerbsergebnisse zum Bau einer Musikschule in Lündenscheid Quelle: competitionline unter <https://www.competitionline.com/de/news/ergebnisse/wettbewerbsergebnis-schule-228816.html> (zugegriffen am 21.07.2023)

4.2 Themenvertiefungen

Das städtebauliche Gesamtkonzept wurde – neben dem oben dargestellten Masterbebauungsvorschlag – themenspezifisch und in geeigneten Maßstäben weiter vertieft. Die genauere Betrachtung der Themen „Erschließung“, „Bebauung“, „Freiraum, Grünflächen und Niederschlagsentwässerung“ sowie „Gebäudenutzungen“ erfolgt mithilfe von Systemskizzen, Schnitten, Funktionsgrundrissen und Detaildarstellungen.

4.2.1 Erschließung

In der priorisierten Variante des Masterbebauungsvorschlags erfolgt, wie in Kap. 4.1 bereits beschrieben, die Hupterschließung des Gebiets über eine zentrale Ein- und Ausfahrt auf Höhe der Hohenzollernstraße. Obwohl, aufgrund möglicher Rückstau-Probleme, hier eine kombinierte Zu-/Ausfahrt nochmals fachplanerisch geprüft werden muss, wird städtebaulich betrachtet, die Priorität auf eine kombinierte Ein- und Ausfahrt gelegt. Diese Option bietet die beste Möglichkeit, den Innenhofbereich der Randbebauung im Baufeld Mitte vor zusätzlicher Verkehrsbelastung zu schützen. Es ist wichtig zu beachten, dass in der vorliegenden Machbarkeitsstudie noch keine endgültige Entscheidung darüber getroffen werden kann, wo und wie viele Einfahrten und Ausfahrten letztendlich im Gebiet eingerichtet werden. Bei einer späteren detaillierten Umsetzungsplanung sind zu gegebener Zeit Verkehrsberechnungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass eine kombinierte Zu- und Ausfahrt, an der im Masterbebauungsvorschlag priorisierten Stelle (gegenüber der Hohenzollernstraße) dem zu erwartenden Verkehr standhalten kann. Falls sich herausstellt, dass dies nicht der Fall ist, zeigt eine alternative Option eine zusätzliche Ein- und Ausfahrt gegenüber der Moltkestraße.

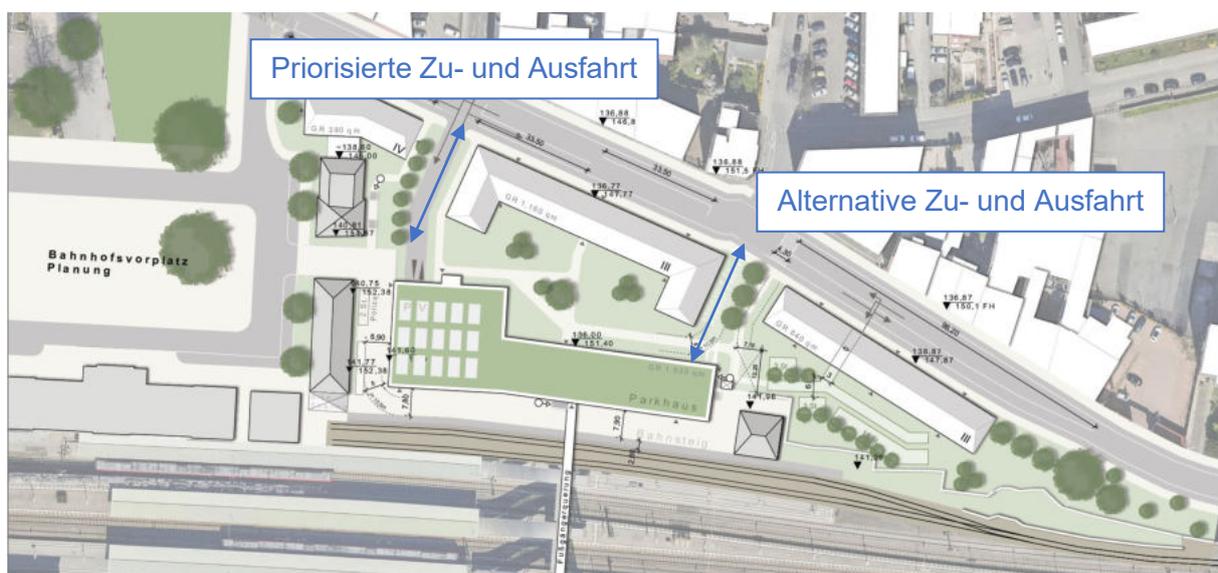


Abbildung 149: Systemskizze - Alternative Zu- und Ausfahrt

Um eine Verkehrsanbindung über den Innenhof zu vermeiden, könnte die Ebene E1 des Parkhauses als Schrägebene gestaltet werden. Dadurch wäre eine zusätzliche Ein- und Ausfahrt östlich auf Höhe der Moltkestraße möglich, ohne dass der Verkehr durch den Innenhof geführt werden muss. Die zentrale Fußgängerverbindung führt auf Höhe des Stellwerks östlich am Parkhaus vorbei. Sie führt über Treppen in Richtung Landauer Straße. Für diejenigen, die barrierefreie Wege benötigen, führen die zentrale Wegeverbindung über den Bahnhofsvorplatz oder Aufzugsanlagen an bestimmten Stellen.

4.2.2 Bebauung

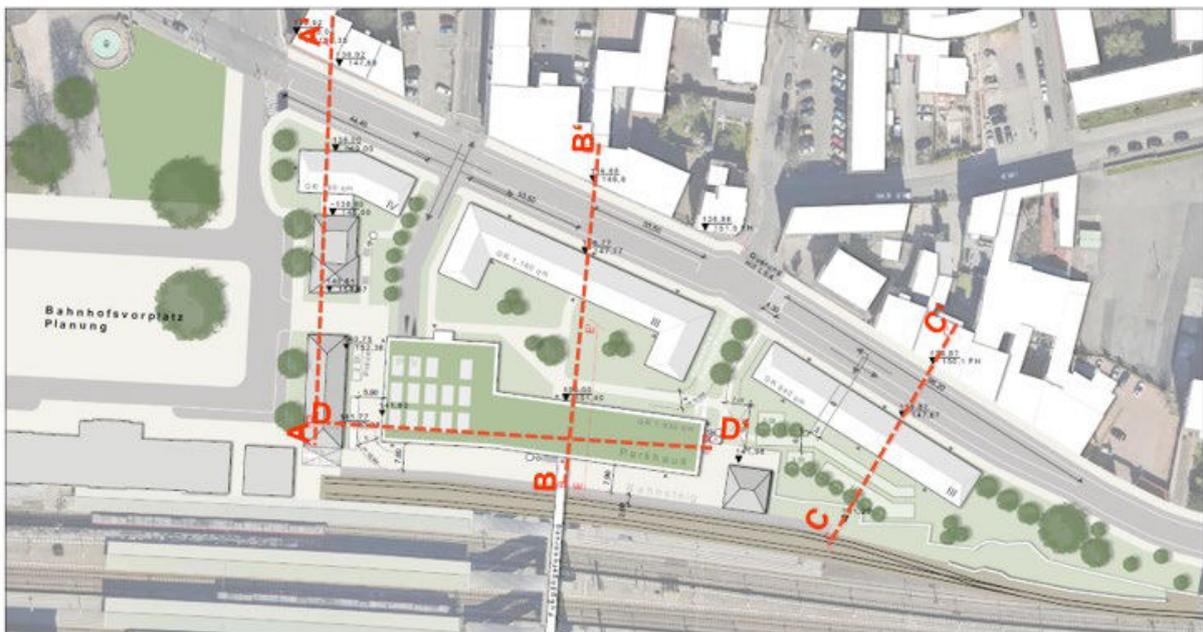


Abbildung 150: Übersicht Schnittrahmen für Gebäudeschnitte

Die Gebäude Bahnhofplatz 12 und 14 bleiben bestehen. Sie allein bilden jedoch nicht den gesamten städtebaulichen Rahmen um den Bahnhofsvorplatz. Dieser Rahmen wird, neben dem Saalbau, dem Empfangsgebäude und der zukünftigen Hotelbebauung auf dem Postareal, durch eine zusätzliche 4-geschossige Bebauung an der Ecke Bahnhofstraße/Landauer Straße vervollständigt.



Abbildung 151: Städtebauliches Gesamtkonzept – Schnitt Baufeld West A-A' (o.M)

Diese neue Bebauung fügt sich in das städtebauliche Umfeld ein. Sie folgt dem orthogonalen Muster des Bahnhofsvorplatzes und verläuft „trichterförmig“ entlang der Landauer Straße, wodurch sie sich nahtlos in die umliegende Randbebauung einfügt. Die neue Struktur ist über einen Verbindungsbau mit dem Gebäude 14 verbunden.

Durch das maximale Abtragen des Hangs entsteht die Möglichkeit, im Baufeld Mitte entlang der Landauer Straße zusätzliche Gebäude mit Freiräumen auf der Rückseite zu entwickeln. Die dreigeschossige Randbebauung fügt sich harmonisch in das Straßenbild der Landauer Straße ein und orientiert sich an den Höhen der gegenüberliegenden Gebäude. Die Gebäudehöhe der Randbebauung beträgt 11,0 Meter (Traufhöhe).

Auf dem Geländeniveau der Landauer Straße beträgt die Höhe des Parkhauses 15,4 Meter. Auf dem oberen Höhenplateau ragt das Parkhaus nur noch 9,8 Meter über der Geländeoberkante hervor.

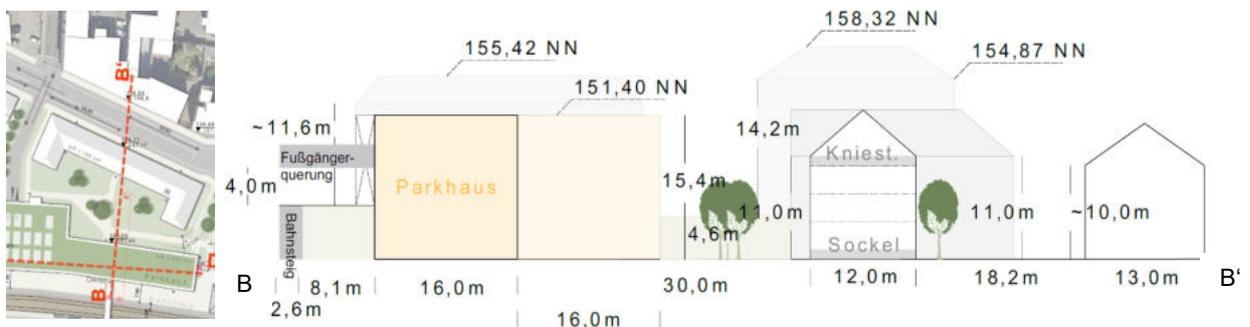


Abbildung 152: Masterbebauungsvorschlag – Schnitt Baufeld Mitte B-B'

Im Baufeld Ost wird entlang der Landauer Straße durch die Entwicklung einer dreigeschossigen Zeilenbebauung mit Satteldach die gegenüberliegende Bebauung fortgeführt und ein stimmiges städtebauliches Gesamtbild kreiert. Der folgende Schnitt zeigt zudem das Potenzial der Freiflächenentwicklung und Schaffung von oberirdischen Stellplätzen im rückwärtigen, bahnungsgewandten Bereich.

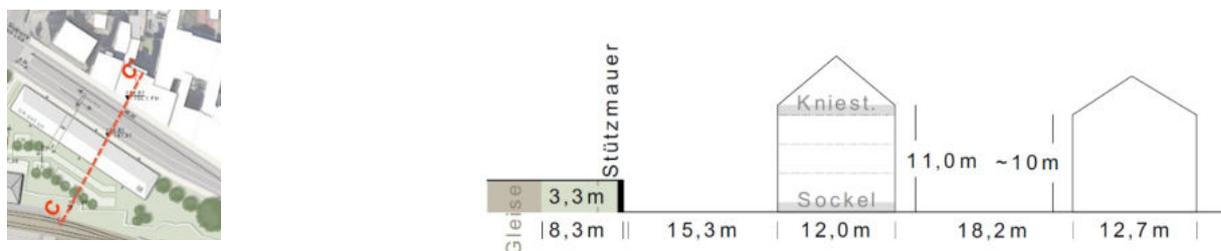


Abbildung 153: Masterbebauungsvorschlag – Schnitt Baufeld Mitte C-C'

In der priorisierten Variante des Masterbebauungsvorschlag erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Halbebene E0 auf Geländehöhe Landauer Straße (136,00 m ü. N.N.), sodass die östlich gelegene Halbebene E1 bereits 1,40 Meter über der Geländeoberkante liegt. Auf Ebene E4 ist der Anschluss an das höher gelegene Plateau möglich (141,60 m ü. N.N.). Die genauere Gestaltung der Funktionsgrundrisse und mögliche Verteilung von Stellplatznutzungen werden im Kapitel 4.2.4 genauer betrachtet.

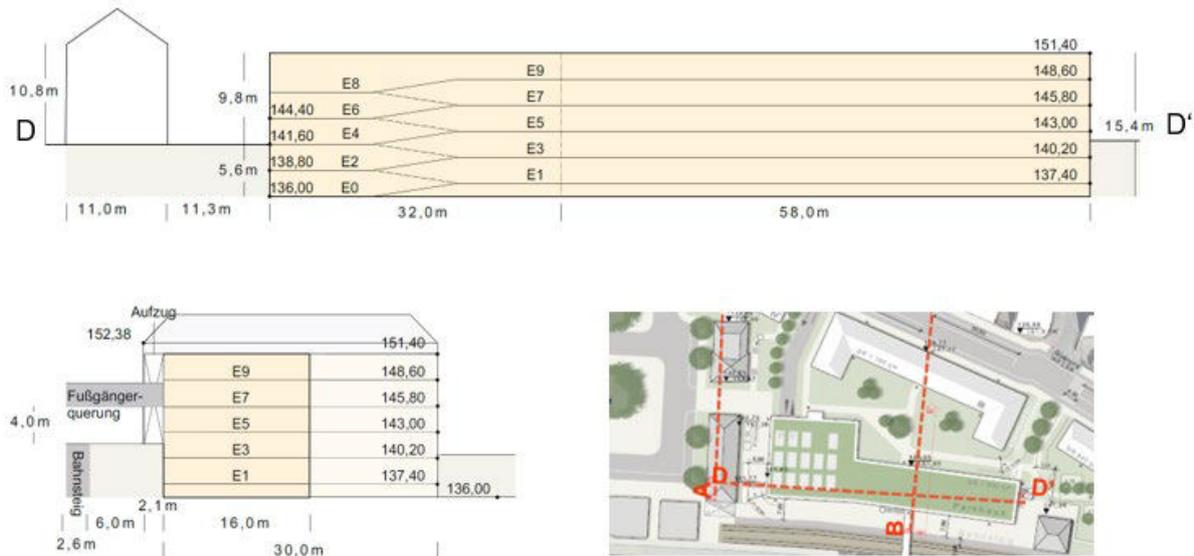


Abbildung 154: Masterbebauungsvorschlag - Systemschnitte Parkhaus D-D' (o.M.)

Bei einer alternativen Erschließung auf Höhe der Moltkestraße müsste die Halbebene E1 als Schrägebene gestaltet werden um, eine Zufahrt auf 136,00 m ü. N.N. zu ermöglichen.

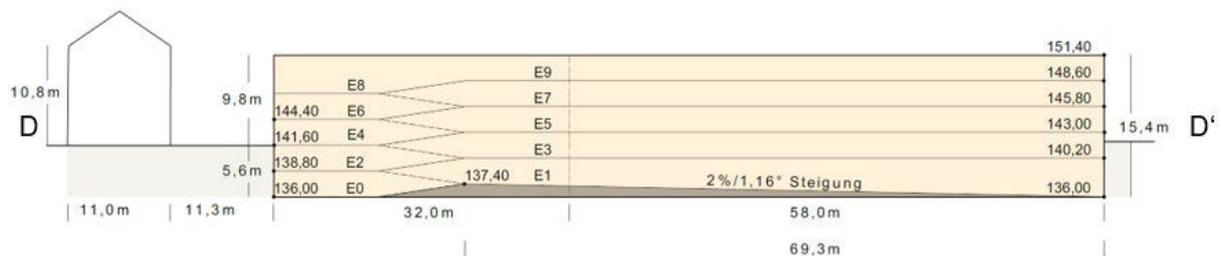


Abbildung 155: Alternative Erschließung – Systemschnitt Parkhaus D-D' (o.M.)

Die Stützmauer wurde bewusst auf ein Maximum zurückversetzt, um das Parkhaus so nah wie möglich an den Bahngleisen zu positionieren. Im Parkhaus sind alle erforderlichen Einrichtungen für die Mobilität (vgl. im Detail, Kap. 4.2.4) vorhanden.

4.2.3 Freiraum, Grünflächen und Niederschlagsentwässerung

Durch die maßstabsangepasste Vertiefung der Vorzugsvariante wurde die Machbarkeit von straßenbegleitenden Baumbepflanzungen, die teilweise in den Entwicklungsszenarien zunächst plakativ dargestellt sind, genauer untersucht. Der Masterbebauungsvorschlag zeigt den zukünftigen Straßenquerschnitt genauer auf. Die notwendigen Anforderungen an Fahrspuren, Radwege und Gehwege in diesem Bereich lassen faktisch keinen Raum für eine straßenbegleitende Baumbepflanzung. Zudem hat die Landauer Straße als zentrale innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit angrenzender Randbebauung keinen klassischen Alleecharakter, vielmehr spielen Fassadengestaltungen (in diesem Zusammenhang auch Fassadenbegrünungen) eine wichtige Rolle. Aufgrund der Zeilenstruktur der Bebauung und künftiger Einfahrten und Wegeverbindungen ist es aber möglich, diese durch entsprechende Baumpflanzungen, die visuell auch in der Landauer Straße wirksam sind, zu betonen.

Dank des „maximalen Hangabtrags“ und der zurückversetzten Stützmauer ergeben sich neue Möglichkeiten der Freiflächengestaltung zwischen dem Parkhaus und der Randbebauung. Diese Flächen könnten für verschiedene Zwecke in Verbindung mit ihren angrenzenden Erdgeschosszonen genutzt werden, wie beispielsweise für Freisitze. Bei einem Sonderstandort „Verwaltungsnutzung“, könnte im Baufeld Mitte neben Konferenzräumen und Büros auch ein größerer Gemeinschaftsraum oder eine Cafeteria eingerichtet werden, die zu einem angrenzenden gemeinsamen Freiraum hin orientiert ist, denkbar in Form einer Terrasse.

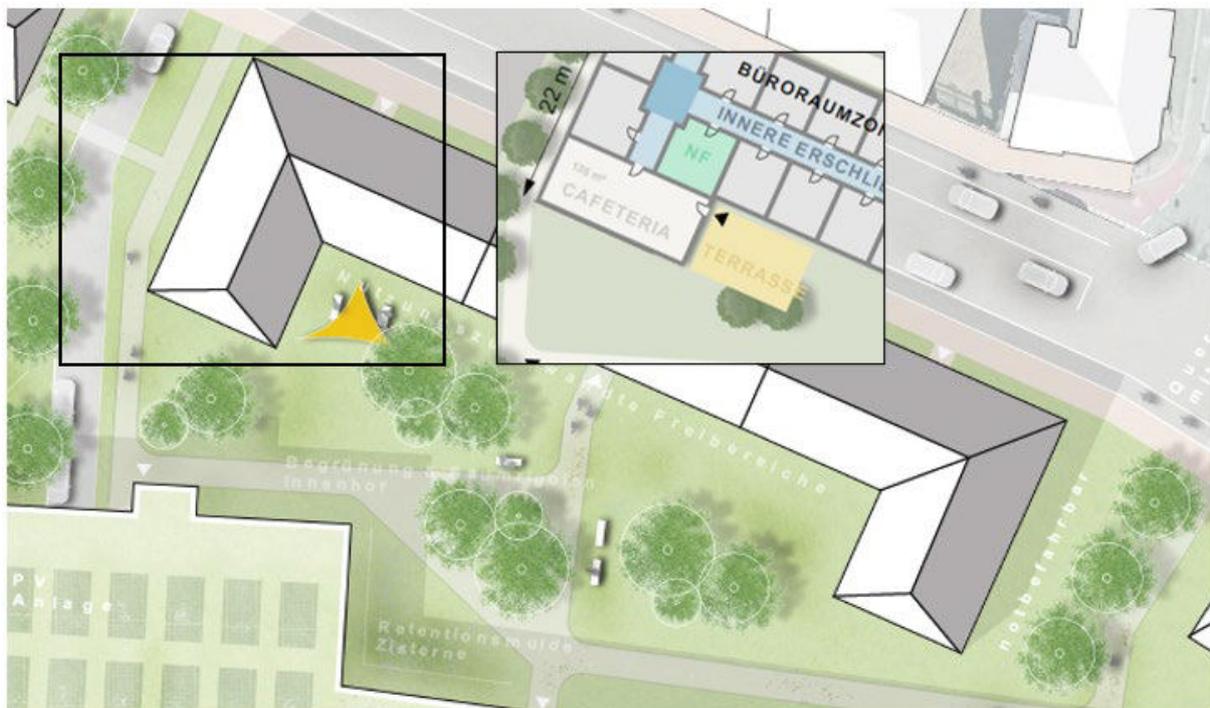


Abbildung 156: Ausschnitt Lageplan und Funktionsgrundriss – Nutzungszugewandte Freibereiche (o.M.)

Neben den nutzungszugewandten Freibereichen finden sich entlang der öffentlichen Wege im Gebiet auch Orte zum Verweilen, an denen man bequem sitzen kann. Dank der Entsiegelung der Flächen und Neubepflanzung des Innenhofs entstehen ansprechende Grünflächen, die von jedem genutzt werden können.



Abbildung 157: Ausschnitt Masterbebauungsvorschlag öffentliche Wege mit Aufenthaltsbereiche im Innenhof (o.M.)



Abbildung 158: Masterbebauungsvorschlag - Visualisierung Atmosphäre Innenhof

Auf dem Dach des Parkhauses wird außerdem ein weiterer Ort zum Entspannen und Verweilen geschaffen. Hier ist eine schöne Dachterrasse denkbar, von der aus man einen sehr schönen Weitblick auf den Pfälzerwald, aber auch über die Innenstadt genießen kann. Dieser Ort

bietet nicht nur eine sehr gute Aussicht, sondern ist auch ein Ort des Ankommens, da er über die Fußgängerüberquerung und dadurch an die Bahngleise und die Alban-Haas-Straße auf der anderen Seite der Bahnlinie verbunden ist. Dies macht ihn zu einem idealen Ort, an dem zum Beispiel Bahnreisende ihre Wartezeit angenehm überbrücken können. Zusätzlich können intensive Dachbegrünungen dabei einen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität beitragen.



Abbildung 159: Ausschnitt Lageplan – Dachlandschaft Parkhaus (o.M.)

Bei der etwas dichteren Neubebauung ergeben sich besondere Herausforderungen im Umgang mit der Niederschlagsentwässerung. Es gibt nicht viele Möglichkeiten, das Wasser natürlich versickern zu lassen, deshalb ist die Niederschlagsentwässerung größtenteils zentral im Baufeld Mitte zu regeln.

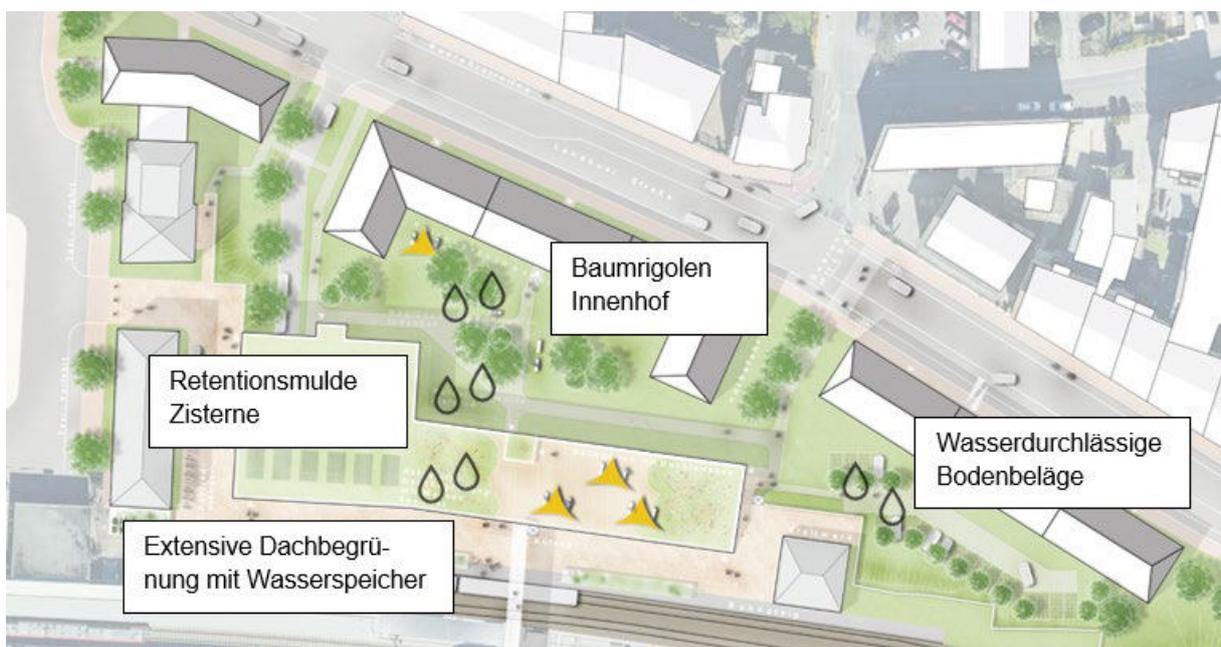


Abbildung 160: Systemskizze – Möglichkeiten der Niederschlagsentwässerung (o.M.)

Bei größeren Dachlandschaften (hier Parkhaus) wird nicht nur auf Nachhaltigkeit durch extensive Dachbegrünung und PV-Anlagen geachtet, sondern auch auf die effektive Bewältigung von überschüssigem Niederschlagswasser. Die gestaltete Dachlandschaft und ihre Begrünung muss auf einem hohen, mehrschichtigen Aufbau mit integriertem Wasserspeicherelement, angelegt werden (vgl. Kap. 3.1.2), um zur Regenwasserbewirtschaftung und -rückhaltung beizutragen. Für die Entwicklung von Stellplätzen und Wege sind wasserdurchlässige Materialien zu wählen, um so die nichtversickerungsfähigen Flächen gering zu halten.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie stellen die aufgezeigten Optionen einen beispielhaften Vorschlag zur Regelung der Niederschlagsentwässerung dar. Im weiteren Planungsprozess und Vertiefung der Planung wird eine umfangreiche Abstimmung bezüglich dieser Fachplanung notwendig.

4.2.4 Gebäudenutzungen

Randbebauung

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden zwei mögliche Nutzungsszenarien für die Neubauten neben dem Parkhaus genauer betrachtet. Das erste Szenario zeigt potenzielle Funktionsgrundrisse für eine Mischnutzung entlang der Landauer Straße mit einer Gebäude-tiefe von 12 Metern. Mit dieser Konfiguration könnten im Baufeld West eine Fläche von 1.934 Quadratmetern, im Baufeld Mitte 4.176 Quadratmetern und im Baufeld Ost 3.024 Quadratmetern Bruttogeschossfläche entwickelt werden.



Abbildung 161: Funktionsgrundrisse Mischnutzung – Übersicht (o.M.)

Die dargestellten Funktionsgrundrisse ermöglichen eine schrittweise Umsetzung und passen sich städtebaulich an die teilweise kleinteilige Parzellierung auf der gegenüberliegenden Seite der Landauer Straße (Bestand) an. Sie zeigen ebenfalls, wie die Wegeverbindungen zum Parkhaus und zu den benachbarten Quartieren gestaltet werden könnten und wo Eingänge verortet werden. Die Anordnung der Grundrisse ist abgestimmt auf die Organisation des Parkhauses, einschließlich dessen Eingängen, Zufahrten, Treppenhäusern und die Aufteilung der Parkplätze nach Nutzer:innen im Gebiet etc., um möglichst kurze Wege zu garantieren.

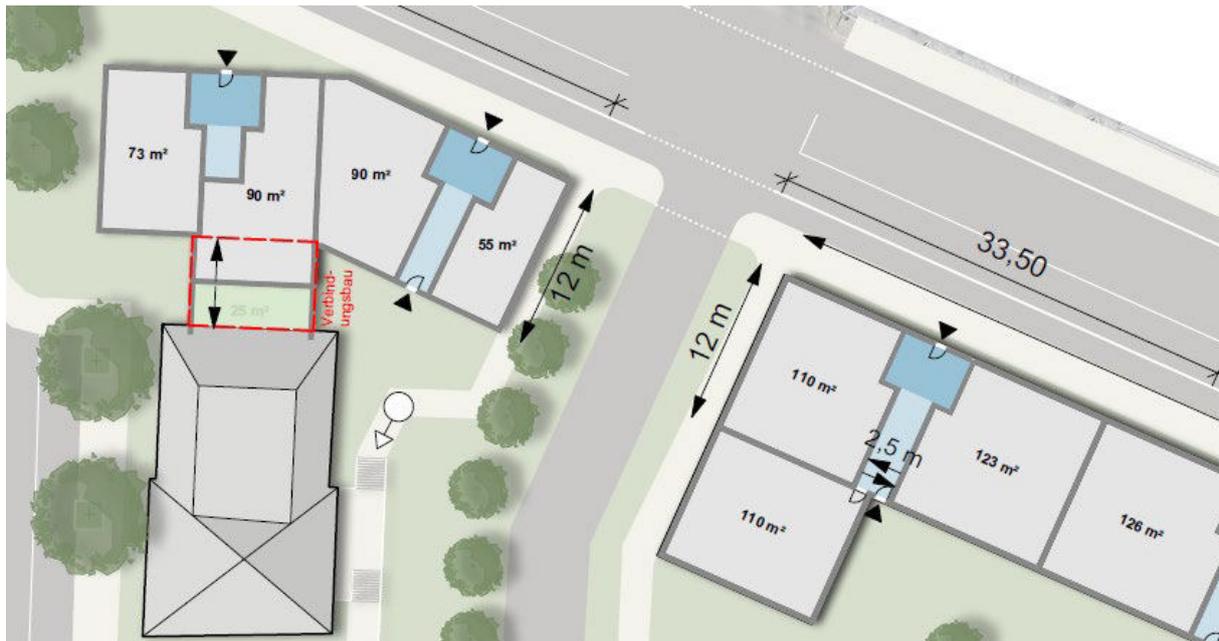


Abbildung 162: Funktionsgrundrisse Mischnutzung - Detailausschnitt (o.M.)

Im zweiten Nutzungsszenario wird ein Blick auf mögliche Funktionsgrundrisse für einen Sonderstandort für "Büro und Dienstleistung" entlang der Landauer Straße geworfen, mit Gebäuden von bis zu 15 Metern Tiefe. Hier könnten im Baufeld West 1.934 Quadratmeter, im Baufeld Mitte 4.176 Quadratmeter und im Baufeld Ost 3.024 Quadratmeter Bruttogeschossfläche entwickelt werden.

Die gezeigte Grundrissgestaltung würde es ermöglichen, etwa 370 Arbeitsplätze zu schaffen (25 Quadratmeter BGF pro Arbeitsplatz). Bei einem solchen Sonderstandort ist es ratsam, eine öffentlichkeitswirksame Nutzung in die neue Bebauung im Bereich der Kreuzung Landauer Straße/Bahnhofstraße im Baufeld West zu integrieren, etwa in Form einer Kantine. Die verschiedenen Funktionsgrundrisse zeigen auch, wie die Wegeverbindungen zum Parkhaus und zu den umliegenden Bereichen gestaltet werden können.

Auch hier ergibt sich eine Anordnung der Grundrisse, die im Einklang mit der Organisation des Parkhauses steht, einschließlich dessen Eingängen, Zufahrten, Treppenhäusern und die Aufteilung der Parkplätze nach Nutzer:innen im Gebiet etc., um möglichst kurze Wege zu garantieren.



Abbildung 163: Funktionsgrundrisse „Verwaltungsstandort“ – Übersicht (o.M.)



Abbildung 164: Funktionsgrundrisse „Verwaltungsstandort“ – Detail 1 (o.M.)

Parkhaus

Basierend auf den vorgeschlagenen Funktionsgrundrissen für mögliche Nutzungen der Randbebauungen entlang der Landauer Straße, lässt sich die folgende Organisations- und Erschließungsstruktur für das Parkhaus ableiten und skizzieren.

Um den Nutzer:innen im Gebiet möglichst kurze Wege zu bieten, werden auf den Ebenen E0 und E1 Stellplätze für die neuen Nutzungen der Baufelder Mitte und Ost platziert.

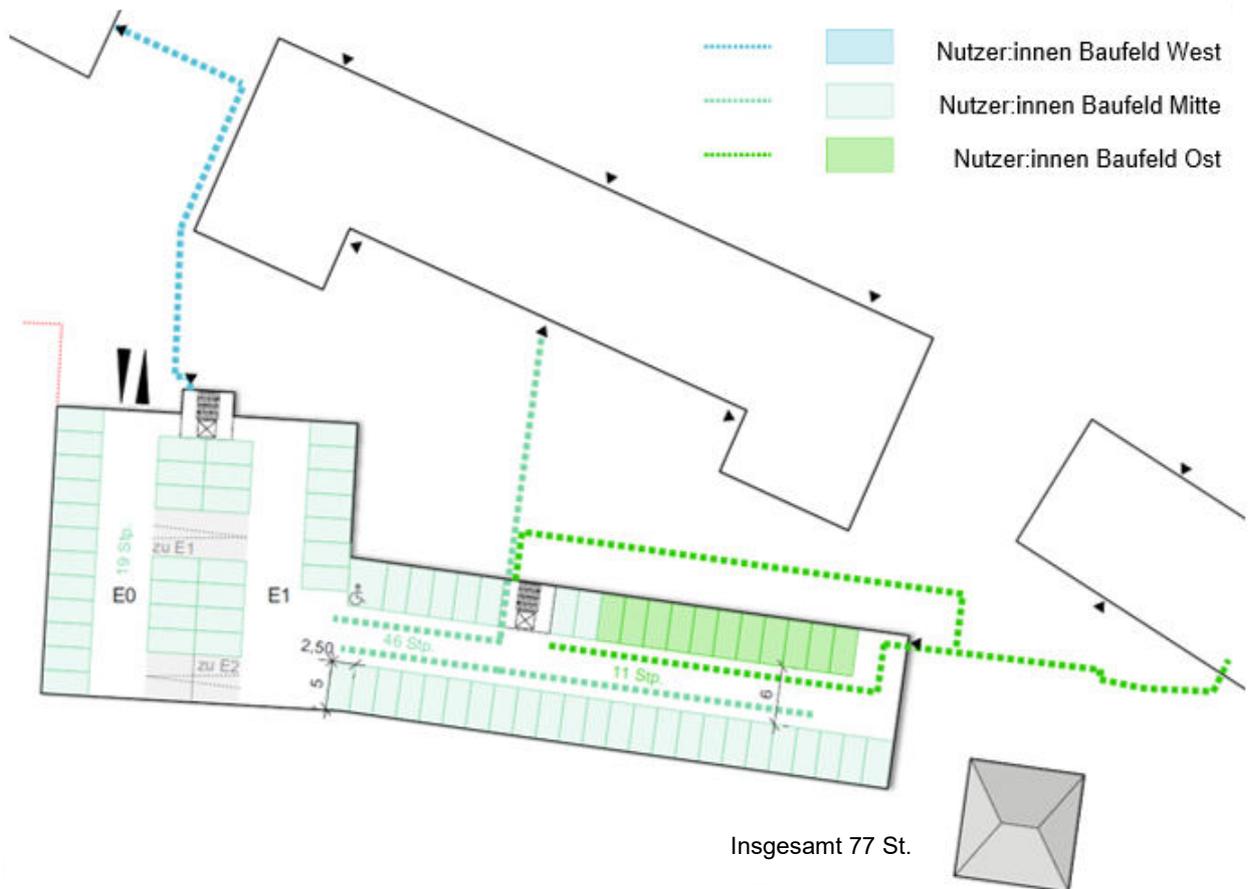


Abbildung 165: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E0-E1 (o.M.)

Auf der westlichen Ebene E2 werden die Stellplätze für die bestehenden Gebäude (Nr. 12/14) untergebracht, während auf der Ebene E3 weitere Stellplätze für die Nutzungen des Baufelds West und östlich davon die erforderlichen Stellplätze für die Nutzungen in Baufeld Ost bereitgestellt werden. Ausreichend barrierefreie Stellplätze wurden entsprechend berücksichtigt.

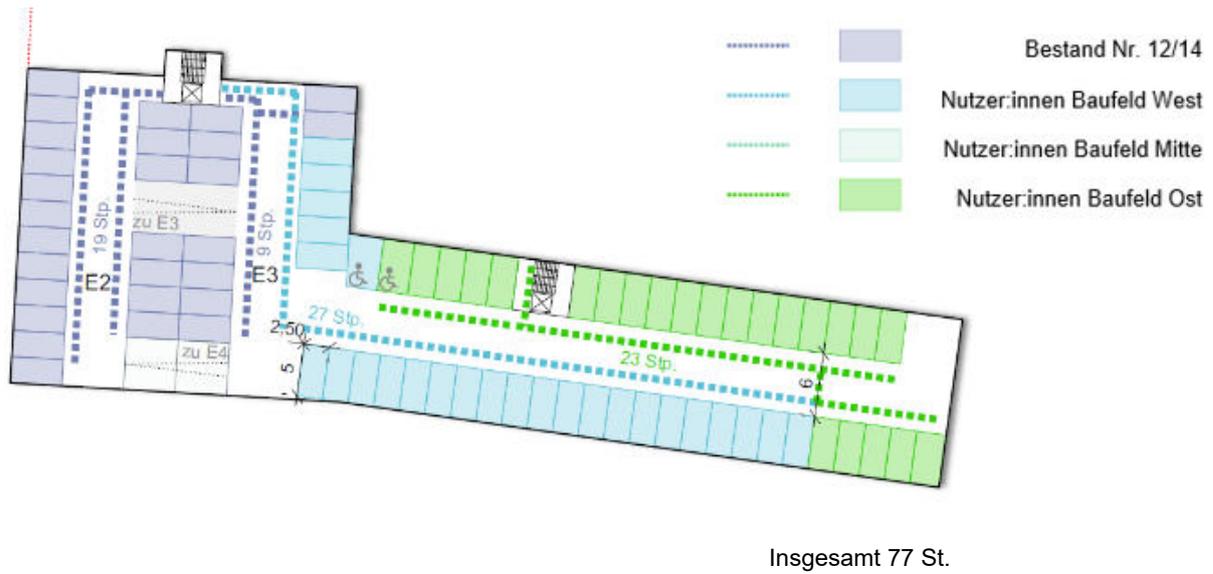


Abbildung 166: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E2-E3 (o.M.)

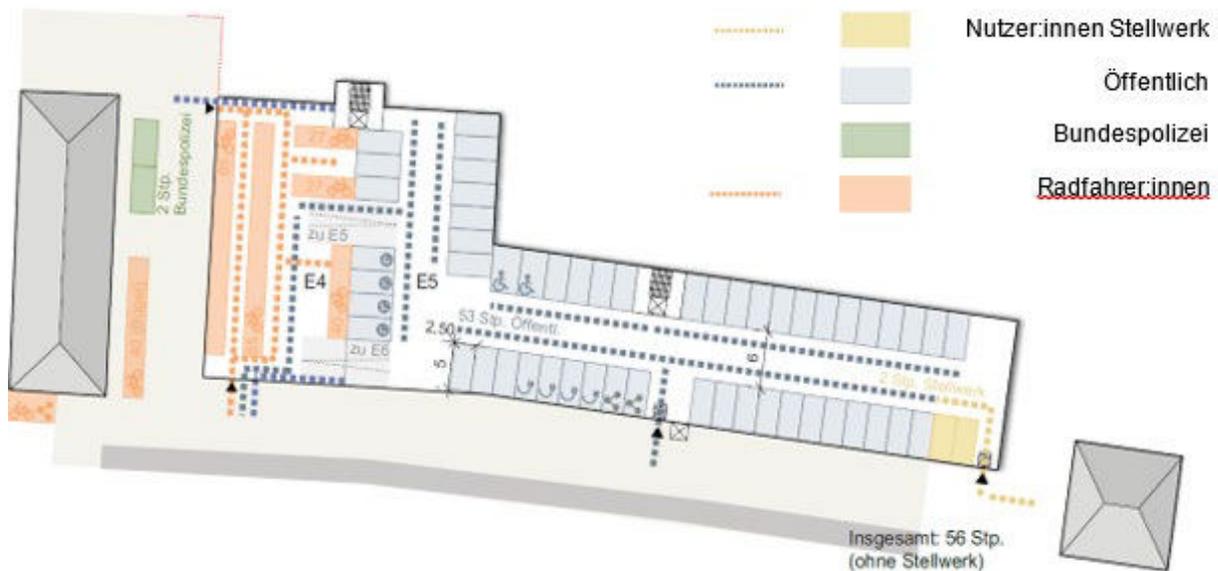


Abbildung 167: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E4-E5 (o.M.)

Auf der Ebene E4 wird ein direkter Zugang zum höhergelegenen Plateau und somit zum neuen Bahnsteig ermöglicht. Hier sind öffentliche, überdachte Radabstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des Bahnsteigs angedacht. Zudem werden außerhalb hinter dem Gebäude Nr. 12 Radabstellanlagen vorgesehen, um die geforderte Mindestanzahl an Fahrradstellplätzen sicherzustellen. Um die Nähe zum Bahnsteig optimal zu nutzen, sind auf Ebene E5 öffentliche Stellplätze geplant, die beispielsweise von Bahnkund:innen genutzt werden können.

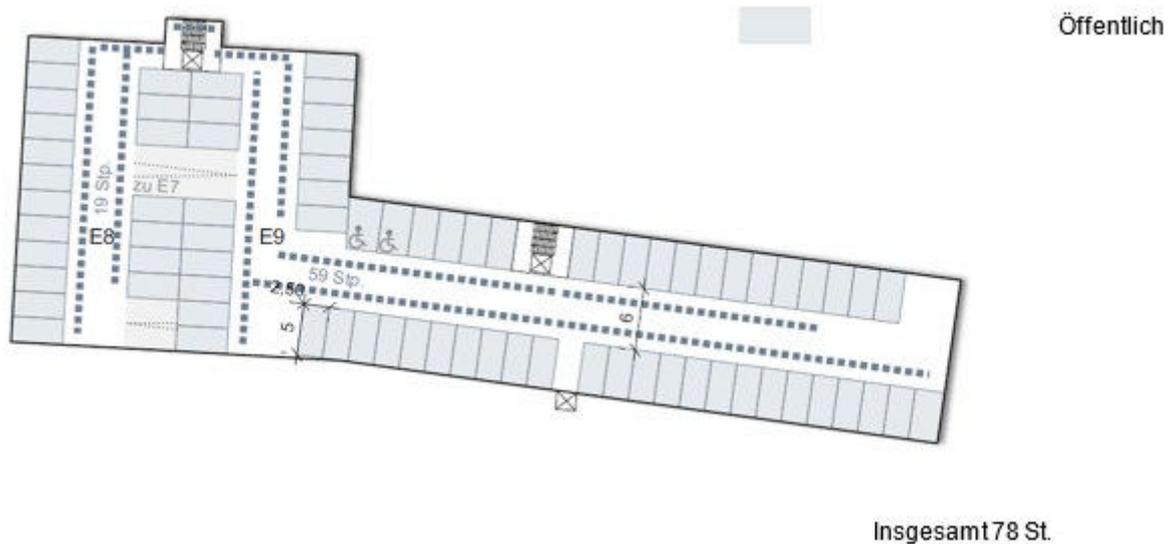


Abbildung 169: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E8-E9 (o.M.)

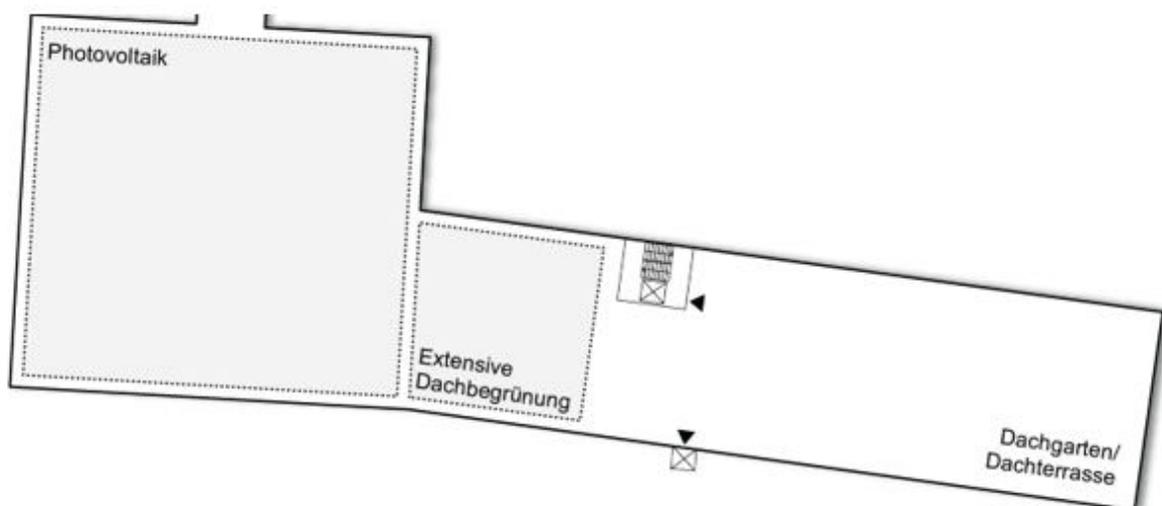


Abbildung 170: Funktionsgrundriss Parkhaus Dachlandschaft (o.M.)

Insgesamt werden durch die dargestellten Funktionsgrundrisse und Stellplatzaufteilungen

- 200 St. für Fahrräder,
- 32 St. für Bestand Nr. 12/14,
- 27 St. für Nutzer:innen Baufeld West,
- 64 St. für Nutzer:innen Baufeld Mitte,
- 38 St. für Nutzer:innen Baufeld Ost,
- 2 St. für Nutzer:innen Stellwerk ,
- 2 St. für die Bundespolizei sowie
- 202 öffentliche St.

im und um das zentrale Parkhaus bereitgestellt.

4.2.5 Flächenbilanzen und Kennwerte

Aus den zuvor dargestellten möglichen Nutzungsoptionen für die Neubebauungen im Gebiet ergeben sich drei unterschiedliche sinnvolle Nutzungsszenarien für die zukünftige Entwicklung. Es wird nicht zwangsläufig empfohlen, im Mischgebiet entweder einen Sonderstandort Verwaltung oder eine reine Mischnutzung in den Baufeldern ergänzend zu einem Parkhaus zu entwickeln.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wurden 3 unterschiedliche Nutzungsszenarien, sprich baufeldweise Kombinationen dieser baulichen Nutzungen weiter vertieft. Die unterschiedlichen Nutzungsszenarien bilden die Grundlage für die im folgenden Kapitel aufgeführten Projektentwicklermodelle und Parzellierungsoptionen.

Für die jeweilige Kombination konnten aus den entsprechenden Entwürfen Zahlen für städtebauliche Kenngrößen ermittelt werden. In der vorliegenden Machbarkeitsstudie muss jedoch beachtet werden, dass es sich um das Prüfen einer ersten „städtebaulichen Machbarkeit“ handelt und die ermittelten Werte eine entsprechende „Grobkörnigkeit“ abbilden.

Nutzungsszenario	Sonderstandort Verwaltung	Sonderstandort Verwaltung Bau- feld Mitte und Baufeld West + er- gänzende Mischnutzung Baufeld Ost	Mischnutzung
BGF (Neuplanung)	~10.600 m ²	~9.800 m ²	~9.100 m ²
NF (Neuplanung)	~8.200 m ²	~7.600m ²	~7.000 m ²
GR Standard-Park- haus „Split-Level“			~ 1.900 m ²
Anzahl an Halbebe- nen (Parkhaus)			10 (E0 – E9)
Stp. Angebot			~ 370 Stp.

4.3 Projektentwicklungsmodelle und Grundstücksaufteilungsoptionen

Die vergleichende Schlussbetrachtung der Wirtschaftlichkeit des städtebaulichen Gesamtkonzepts sieht zwei grundsätzliche Varianten der Projektentwicklung und damit auch verschiedene Optionen möglicher Grundstücksaufteilungen vor:

- Entwicklungsmodell 1: „Aus einer Hand“ mit einem Projektentwickler/ Investor
- Entwicklungsmodell 2: Zwei (oder ggf. mehrere) Projektentwickler

Die Projektentwicklungsmodelle werden dann weiterhin entsprechend der drei Nutzungsszenarien unterteilt:

- Nutzungsszenario 1: Sonderstandort Verwaltung,
- Nutzungsszenario 2: Sonderstandort Verwaltung Baufeld Mitte und Baufeld West + ergänzende Mischnutzung Baufeld Ost;
- Nutzungsszenario 3: Mischnutzung.

Für die späteren Berechnungen werden Mietpreise für die Sondernutzung Verwaltung von 12-16 €/m² und für Mischnutzungen 10-14 €/m² angenommen. Für die Einnahmesituation des Parkhauses wird im Kapitel „Darstellung der Einnahmesituation und Ermittlung der Eckdaten für ein Betreiberkonzept“ für ein gemeinsames Parkhaus genauer ausgeführt.

Entsprechend der dargestellten Entwicklungsmodelle ergeben sich zunächst unterschiedliche Optionen für Grundstücksaufteilungen, auf denen die Residualwertbetrachtung und schlussendlich die immobilienwirtschaftliche Empfehlung aufbaut.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen folgende sechs Optionen:

- Aufteilungsoptionen 1.1. bis 1.3 bei Entwicklungsmodell 1
 - 1.1 Sonderstandort Verwaltung alle Baufelder
 - 1.2 Sonderstandort Verwaltung Baufeld West & Mitte / Mischnutzung im Baufeld Ost
 - 1.3 Mischnutzung alle Baufelder.
- Aufteilungsoptionen 2.1. bis 2.3 bei Entwicklungsmodell 2
 - 2.1 Entwickler 1: Parkhaus; Entwickler 2: Sonderstandort Verwaltung für das restliche Areal
 - 2.2 Entwickler 1: Parkhaus und Sonderstandort Verwaltung; Entwickler 2: Mischnutzung Baufeld Ost (zeitversetzt)
 - 2.3 Entwickler 1: Parkhaus und Mischnutzung für Baufelder West und Mitte; Entwickler 2: Mischnutzung Baufeld Ost (zeitversetzt).

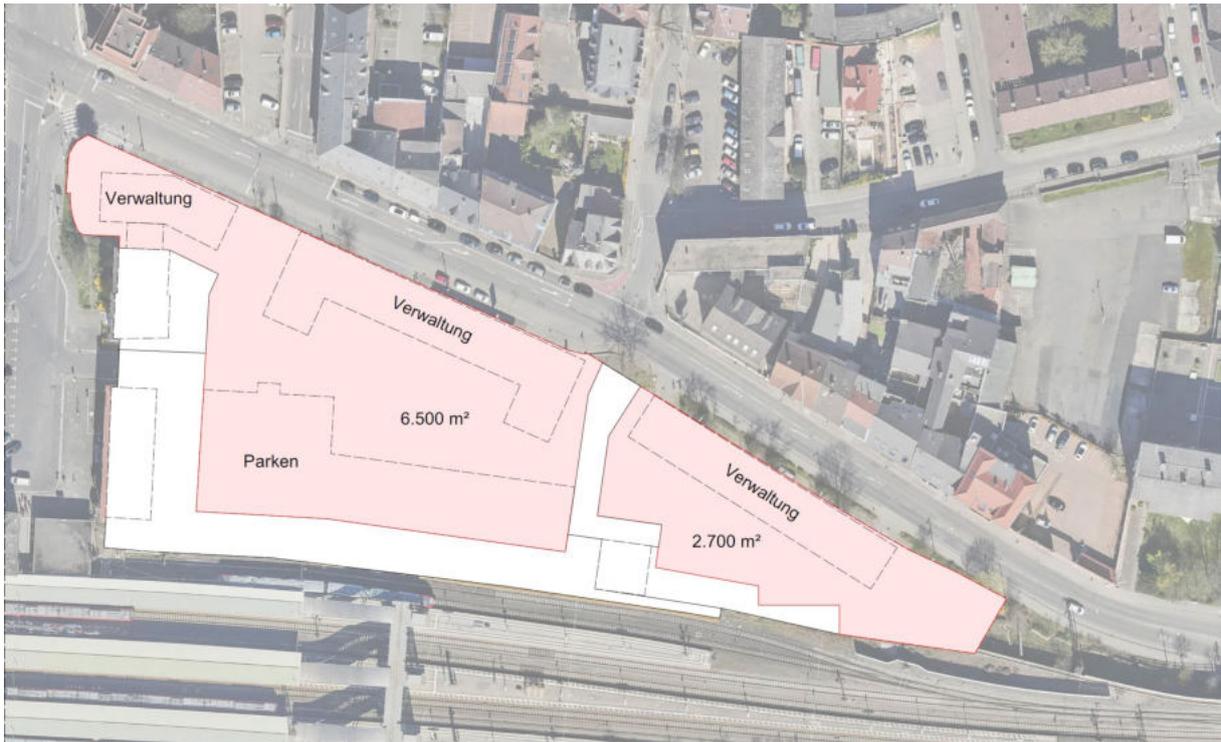


Abbildung 171: Grundstücksaufteilung 1.1- „aus einer Hand“ / Sonderstandort Verwaltung für alle Baufelder

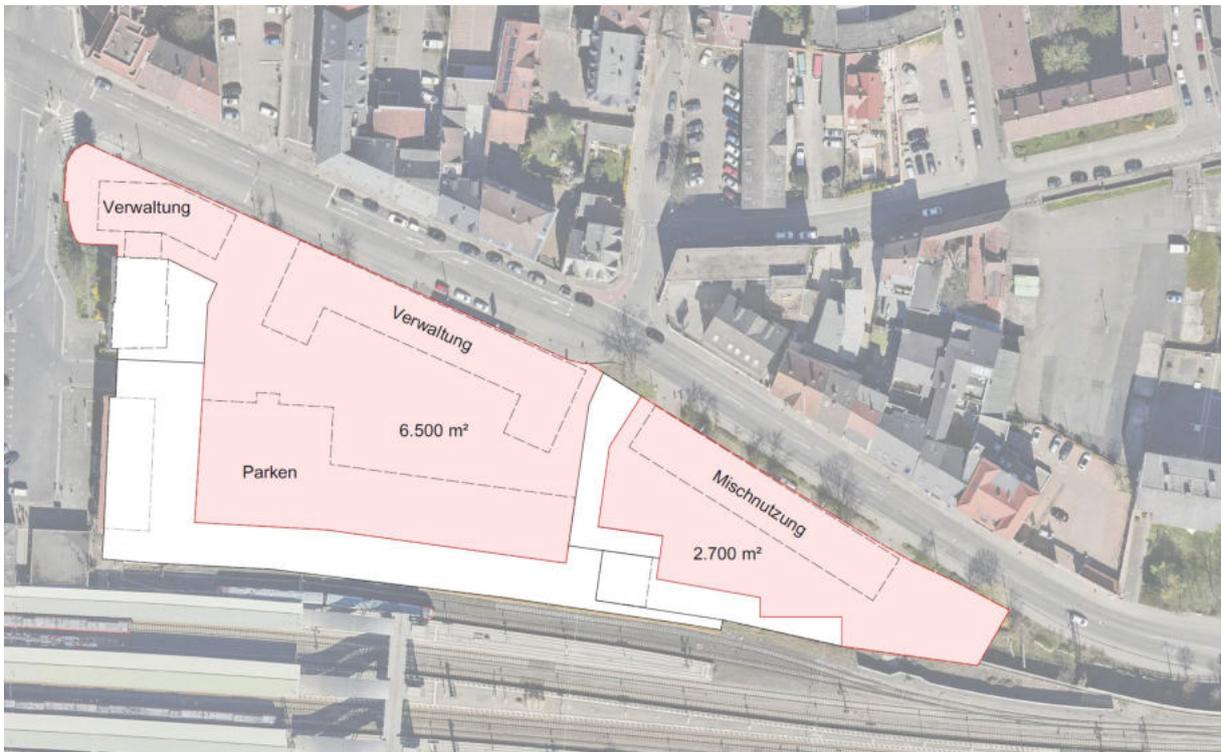


Abbildung 172: Grundstücksaufteilung 1.2 - „aus einer Hand“ / Sonderstandort Verwaltung im Baufeld West & Mitte sowie Mischnutzung im Baufeld Ost

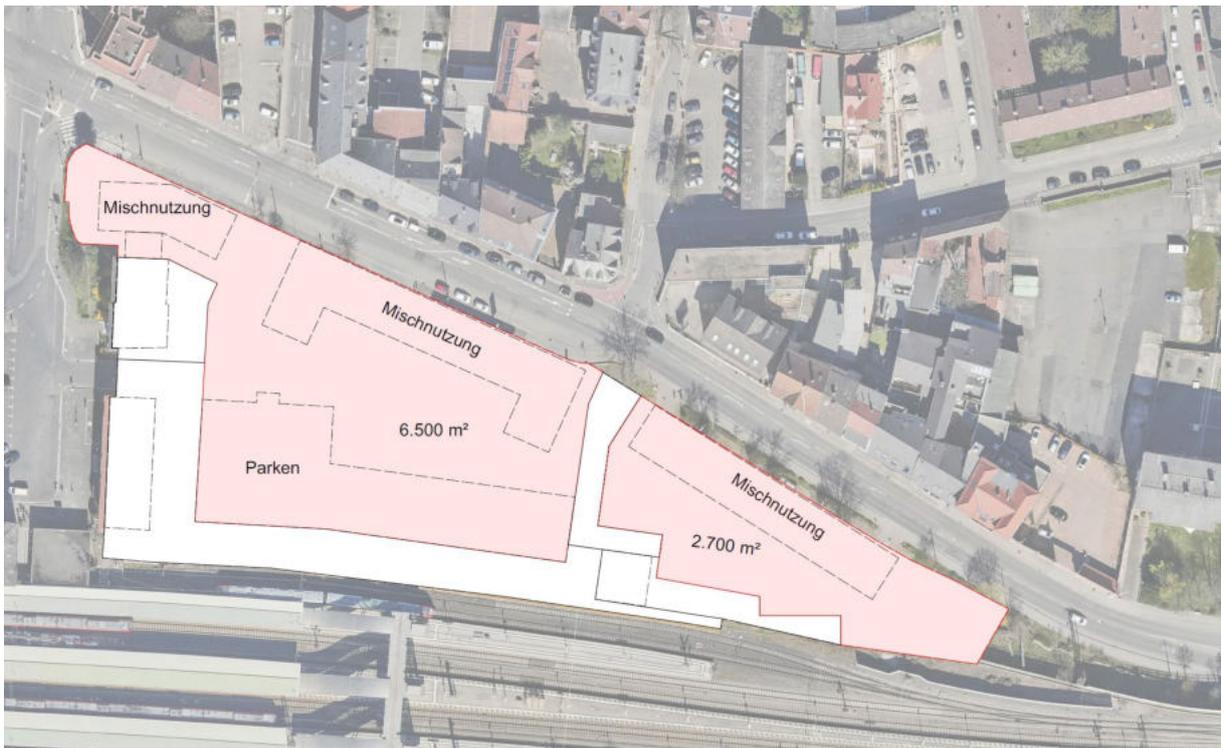


Abbildung 173: Grundstücksaufteilung 1.3 - „aus einer Hand“ / Mischnutzung für alle Baufelder

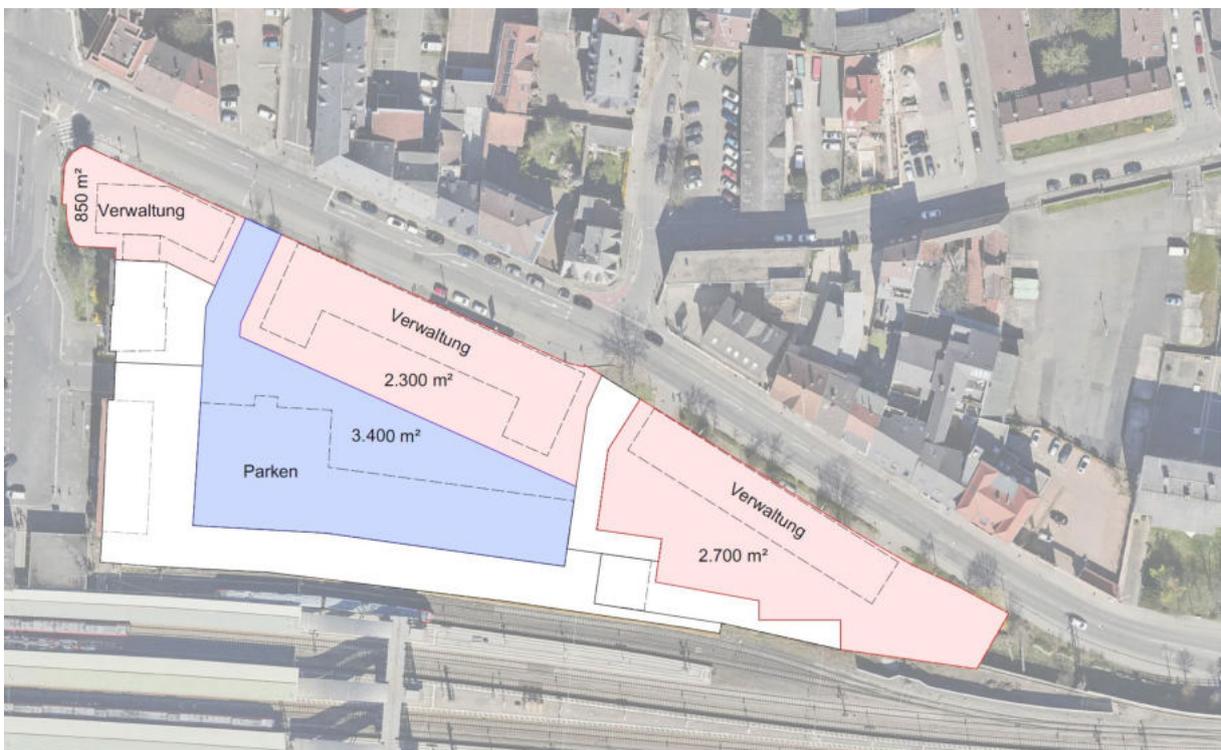


Abbildung 174: Grundstücksaufteilung 2.1 - Entwickler 1: Parkhaus; Entwickler 2: Sonderstandort Verwaltung für das restliche Areal

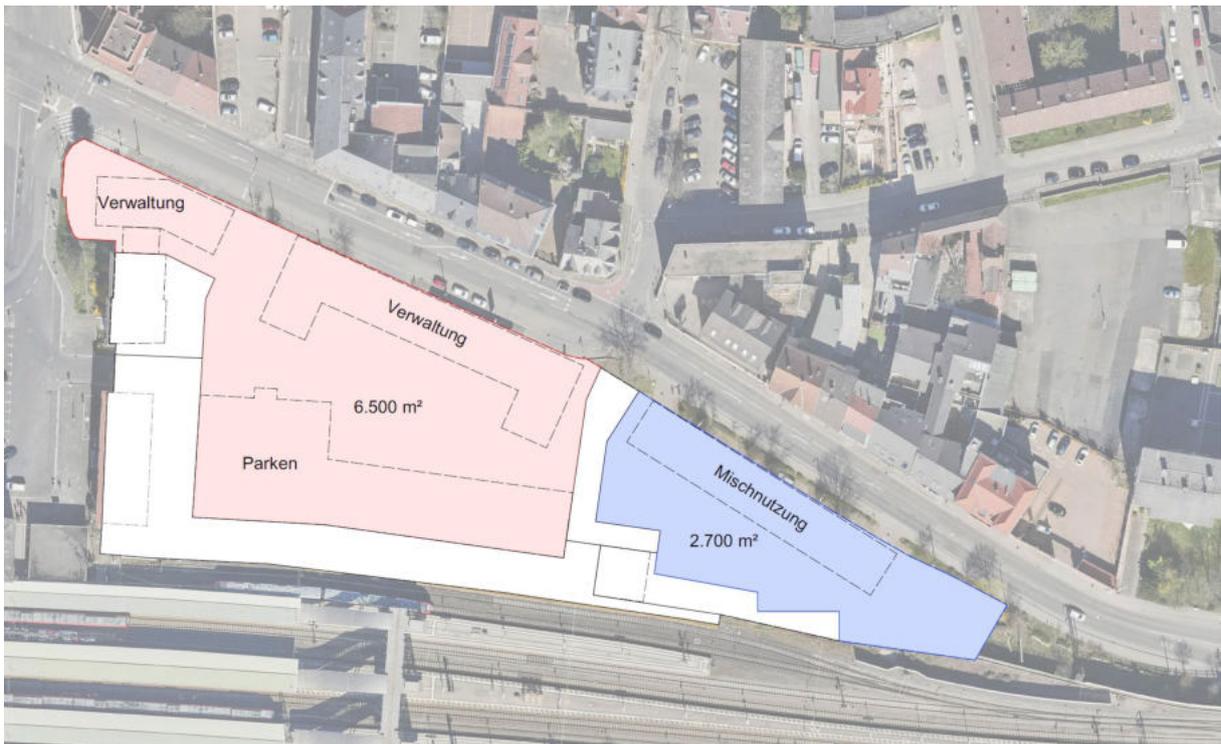


Abbildung 175: Grundstücksaufteilung 2.2 – Entwickler 1: Parkhaus und Sonderstandort Verwaltung; Entwickler 2: Mischnutzung Baufeld Ost (zeitversetzt)

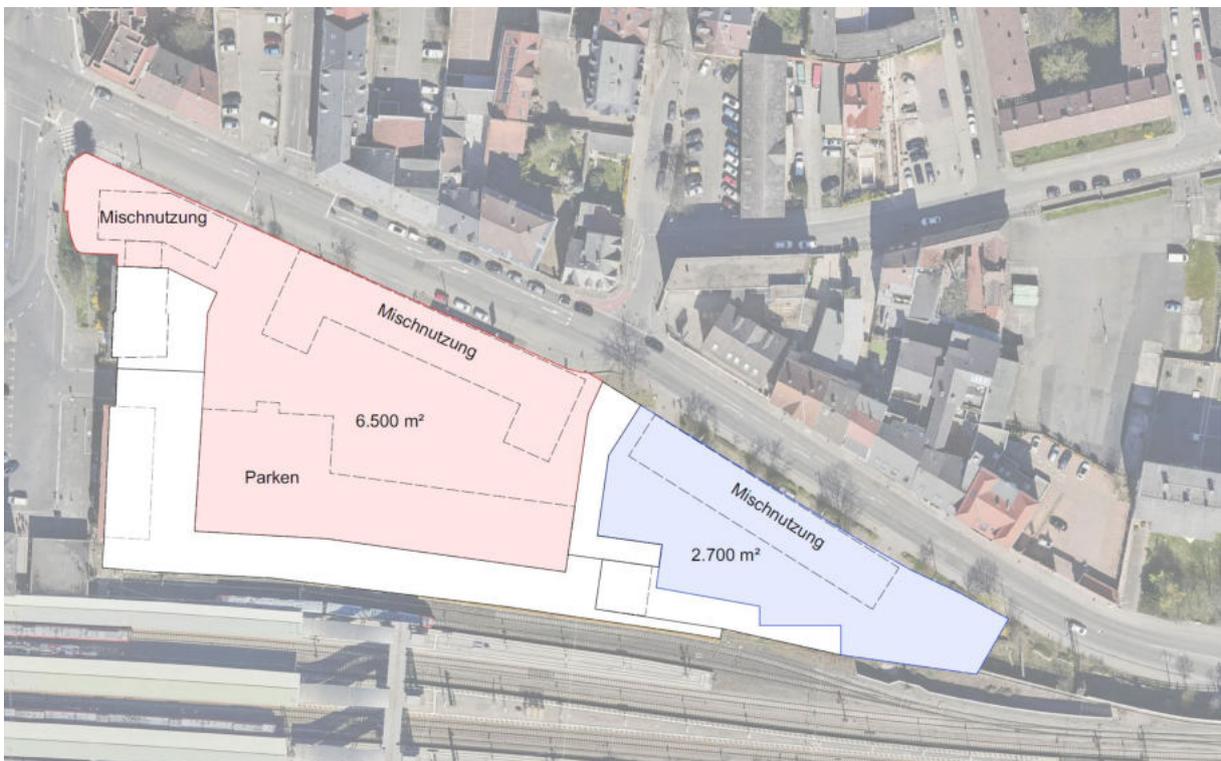


Abbildung 176: Grundstücksaufteilung 2.3 – Entwickler 1: Parkhaus und Mischnutzung für Baufelder West und Mitte; Entwickler 2: Mischnutzung (zeitversetzt).

4.4 Residualwertbetrachtung

4.4.1 Das Residualwertverfahren

Das Residualwertverfahren als Bewertungsverfahren wird meist bei unbebauten Grundstücken oder auch bei solchen, die eine Neuordnung benötigen bzw. eine Umstrukturierung erfahren, angewandt. Es wird also davon ausgegangen, dass eine aktuelle Nutzungsform aus wirtschaftlicher und auch aus stadtstruktureller Sicht nicht mehr die Bestmögliche für einen Teilbereich einer Gemeinde darstellt. Dabei wird eine vorgeschaltete Alternativenprüfung vorgenommen (auch hier: Entwicklungsszenarien). Es ist auch ein typisches Verfahren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit konkretisierter Projektentwicklung.

Das Plangebiet in Neustadt sieht eine komplette Neuordnung (mit mehreren Baufeldern) vor. Durch die Lage am Bahnhof sind die Bodenrichtwerte (lagetypisch) nicht eindeutig eingepreist. Somit ist für das Plangebiet als solches ein hohes Entwicklungspotenzial feststellbar.

Anwender:innen des Verfahrens sind meist Bauträger und Projektentwickler. Zielstellung ist die Klärung des Grundsatzes, ob ein Projekt sich „lohnt“ bzw. ob sich eine Realisierbarkeit abbilden lässt. Darüber hinaus kann festgestellt werden, wie hoch der finanzielle Nutzen zu erwarten ist (Kennwerte: Projektentwicklergewinn und tragbarer Bodenwert nach Abschluss des Projektes). Die Eingangsgrößen und Kennzahlen als quantifizierbare Daten der Markt- und Standortanalyse und der vorgeschalteten Projektentwicklerkalkulation fließen dabei in die Gesamtrechnung ein.

4.4.2 Identifikation/ Ermittlung der wirtschaftlichen Einflussfaktoren für die Entwicklung

Bei der Anwendung des Verfahrens finden sich typische Bewertungselemente als wirtschaftliche Einflussfaktoren wieder. Das Verfahren ist daher auch sehr projektspezifisch ausgerichtet, d.h., das Verfahren muss auf das zu bewertende Projekt individuell angepasst werden.

Ziel der Residualwertmethode ist die zukünftige Abbildung des fiktiven Veräußerungserlöses (der fiktive Marktwert (=Verkehrswert)) einer fertigen Projektentwicklung. Hiervon werden die Gesamtinvestitionskosten in Abzug gebracht. Die Differenz zwischen Wert und Kosten wird Residuum (=vorläufiger Bodenwert) zum Zeitpunkt der Projektfertigstellung genannt. Im nächsten Schritt muss das Residuum zum Kaufzeitpunkt errechnet werden (=diskontiertes Residuum, welches dem Bodenwert nach der Entwicklung entspricht). So erhält man schließlich den tragbaren Bodenwert.

4.4.3 Gesamtkostenbetrachtung

Im Residualwertverfahren werden zunächst die Gesamtkosten aufaddiert. Diese stammen auch zu einem großen Anteil aus der vorgeschalteten Projektentwicklerkalkulation. Die Kosten zur Herstellung der Gebäude wurden im Bewertungsverfahren jedoch verifiziert (durch Vergleichsobjekte nach BKI): Die Eignung der Vergleichsobjekte wurde weiter vertieft bei einem Abgleich der vorliegenden Flächenstrukturen, der Nutzungen und der verträglichen Architektursprache. Weiterhin wurden „Ausreißer“ in den Kostenansätzen „gutachterlich“ aus der Bewertung genommen, um geeignete Mittelwerte und Vergleichspreise pro m²/BGF zu erhalten. Die Vertiefung der Gesamtkosten erfolgte auch durch weitere Ansätze für die Erschließung, für „unvorhersehbare Kosten“ sowie für Finanzierungs- und Vermarktungskosten.

Das Ergebnis zeigt im Vergleich zur vorangestellten überschlägigen Projektentwicklerkalkulation höhere Kostenansätze bei den Baufeldern West und Ost, da aufgrund der besonderen Grundstückskonstellation und der geringeren Grundstücksgröße Sonderbauformen für die Neubebauung in Frage kommen (auch: hoher Glasanteil an den Gebäudefronten und die gewünschte „Fugenausbildung“ zwischen der Bahnhofplatz Nr. 14 und dem Neubau auf dem Baufeld West).

Auch die Herstellungskosten des Parkhauses aus dem Masterbebauungsvorschlag wurden vertieft untersucht. Hierfür wurden auch die Kosten zur Herstellung der Fassade weiter verifiziert (Berücksichtigung von möglichen Gestaltungsformen (z.B. Sichtbeton, Klinkerfassaden, Holzfassaden, Lamellenfassaden). Letztlich wurde der Kostenansatz pro Parkplatz im Parkhaus ermittelt durch die Annahme der Herstellung einer reinen Stahlkonstruktion + die gemittelten Kosten einer Mischfassade. Die Ansätze aus der Projektentwicklerkalkulation wurden hinreichend plausibilisiert.

4.4.4 Darstellung der Einnahmesituation und Ermittlung der Eckdaten für ein Betreiberkonzept für ein gemeinsames Parkhaus

Als zweite Größe muss die Einnahmenseite im Rahmen des Verfahrens betrachtet werden. Die ortsübliche Miete zur Ermittlung einer realistischen Jahresnettomiete wurde aus der Markt- und Standortanalyse abgeleitet und beträgt für ein mischgenutztes Gebäude im Mittel zwischen 10 und 14 €/m² Nettonutzfläche. Beim Nutzungsszenario „Sonderstandort Verwaltung“ können aufgrund der Verwaltung als solider und „verlässlicher“ Ankermieter mit einem erhöhten Ansatz im Mittel von 12 bis 16 €/m² ausgegangen werden.

Ein weiterer Einflussfaktor sind die erzielbaren Einnahmen des Parkhauses. Hierfür sollen Eckdaten für ein zukünftiges Betreiberkonzept – auch im Hinblick für verschiedene Nutzergruppen – gefunden werden. Die Grundsätze wurden aus den beiden Bestandsparkhäusern

aus der Neustadter Innenstadt und dem Parkraumkonzept (Jahr 2013) abgeleitet. Insgesamt wurde ein Tagessatz von max. 12 € pro Stellplatz und ein tragbarer Monatstarif von max. 80 € für die Nutzer:innen der Neubebauung ermittelt. Der tragbare Monatstarif in Rheinland-Pfalz bei den Kundinnen der Bahn beträgt derzeit 50 €/ Stellplatz.

Das geplante Parkhaus soll zukünftig insgesamt ca. 360 Stellplätze bieten. Der Bedarf, welcher sich aus den neuen Gebäuden abzgl. ÖPNV-Abschlag ableitet, beträgt insgesamt ca. 175 Stellplätze. Die restlichen Parkplätze wurden in dem Betreiberkonzept auf die o.g. Nutzergruppen aufgeteilt und die Kostenansätze angenommen.

4.4.5 Ermittlung fiktiver Veräußerungserlöse

Das Gesamtgrundstück des Plangebietes ist derzeit aufgeteilt in mehrere Teilgrundstücke unterschiedlicher Eigentümer:innen (Projektpartner Machbarkeitsstudie). Wie im vorangehenden Kapitel beschrieben, ermöglicht der Masterbebauungsvorschlag verschiedene Optionen zur Neuaufteilung der Grundstückssituation, je nach Projektentwicklungsmodell und Nutzungsszenario. Somit entstehen neue, öffentliche Teilflächen, welche im Eigentum der Stadt oder der Deutschen Bahn verbleiben und solche, die beispielsweise an einen Investor/ Projektentwickler veräußert werden. Dieser Gesamt-Grundstückswert ist, aufgeteilt in Boden- und Gebäudewerte, zu ermitteln.

Im Residualwertverfahren wird zunächst der Verkehrswert der baulichen Anlagen ermittelt (Anwendung Ertragswertverfahren: Berechnung ohne Berücksichtigung des Bodenwertes). Anhand der Nutzflächen und den erzielbaren Mieten (aufgeteilt auf die verschiedenen Baufelder) wird eine jährliche Nettokaltmiete errechnet. Hinzu kommen jeweils die oben dargestellten Einnahmen aus dem Parkhaus. In Summe ergibt sich der Jahresreinertrag, wovon die jährlichen Bewirtschaftungskosten abgezogen werden. Anhand des sog. Vervielfältigers gem. ImmoWertV als Multiplikator, ergibt sich der Ertragswert/ Verkehrswert für das jeweilige Entwicklungsszenario (vgl. Kap. 3.3).

4.4.6 Ermittlung Residualwert

Aus den beiden Größen (Ausgaben und Einnahmen) lässt sich die sogenannte Bruttoanfangsrendite ableiten. Diese wird als eine der wichtigsten Kennzahlen für Projektentwickler vor Durchführung des Projektes errechnet/ kalkuliert. Die Bruttoanfangsrendite beinhaltet noch nicht den Bodenwert/ Grundstückswert. Um nun auch die noch wichtigere Bruttoendrendite zu errechnen, muss auch der reine Bodenwert in die Gesamtbetrachtung eingerechnet werden.

Im Residualwertverfahren ist dieser Schritt bei der Ermittlung des Residuums (entspricht dem maximalen Kaufpreis der Immobilie/ der Liegenschaft) vorgesehen. So erhält man den Wert der unbebauten Liegenschaft bzw. den gesuchten tragbaren Bodenwert.

Im Verfahren werden vom ermittelten Verkehrswert die Gesamtinvestitionskosten abgezogen. Weiterhin wird ein kalkulierter Projektentwicklergewinn (rd. 10 %) subtrahiert und eine Abzinsung durchgeführt. Letztlich wird das Residuum nach einem weiteren Abzug der Nebenkosten ermittelt. Gleichzeitig erhält man die Bruttoendrendite für das jeweilige Szenario.

Vergleichbarer Bodenrichtwert

Der Bodenwertanteil wird, wie oben angedeutet, über den möglichen Bodenrichtwert ermittelt. Der aktuelle Wert von 460,00 €/m² wurde durch einen zeitlichen Faktor an den festgelegten Wertermittlungszeitraum (Herbst 2023) angepasst (482,00 €/m²).

Entwicklungsmodelle und Nutzungsszenarien

Die wichtigsten Erkenntnisse und Bewertungsergebnisse sind zusammengefasst:

- Die kalkulierten Bruttoanfangs- und Endrenditen fallen im Vergleich zu den vorgeschalteten Projektentwicklerkalkulationen höher aus (meist über 3,5 % bis zu über 5 %), was sich durch die Konkretisierung der jeweiligen Kosten- und Einnahmensituation begründen lässt.
- Das Parkhaus sichert in den meisten Szenarien eine höhere Rendite und (oft) auch die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Modells/ Szenarios.
- Eine Projektentwicklung mit mehr als 2 Entwicklern gilt als unrealistisch und soll nicht weiter verfolgt werden (auch aufgrund der Schwierigkeit der zeitlichen und baulichen Zwänge).
- Beim Entwicklungsmodell „aus einer Hand“ (also durch nur einen Entwickler/Investor) wird die Finanzierbarkeit sowie die Machbarkeit insgesamt kritisch zu hinterfragen sein. V.a. aufgrund der zu erwartenden Gesamtinvestitionskosten von über 40 Mio. € in Verbindung mit der aktuellen Markt- und Zinssituation).
- Eine geringe Veränderung des Mietzinses von nur 2 €/m² für eine Mischnutzung zeigt bei einer vergleichenden Betrachtung zwischen den Szenarien bereits deutlich andere Ergebnisse bzgl. des tragbaren Bodenwerts und somit auch der Wirtschaftlichkeit des Projekts.
- Die allgemeine Lage auf dem Immobilienmarkt war lange geprägt durch eine Niedrigzinsphase und stetig steigende Baupreise und Mieten. Bei einer zeitlich versetzten Projektentwicklung könnten sich diese Wertverhältnisse drastisch ändern. Der Leitzins wurde in den vergangenen Monaten stetig erhöht. Es ist ein Sinken der Immobilienpreise feststellbar. Es wird auch Sinken der Preise für eine Sanierung/ der Baukosten erwartet.

5 Empfehlungen für die weitere Projektentwicklung

5.1 Empfehlungen zu Art/ Form der weiteren Zusammenarbeit der Projektpartner, Verteilung des wirtschaftlichen Nutzens

Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie liegt die Empfehlung für das städtebauliche Gesamtkonzept sowie ein aus gestalterischer Sicht vertiefender Masterbebauungsvorschlag mit den in Kap. 4 beschriebenen thematischen Vertiefungen vor. Zwar formuliert die Machbarkeitsstudie bzw. das städtebauliche Gesamtkonzept sinnvolle und verträgliche Nutzungsszenarien, welche entsprechend immobilienwirtschaftlich bewertet sind. Jedoch zeigen diese noch eine entsprechend große Varianz.

Besonders das Nutzungsszenario „Sondernutzung Verwaltung“ stellt spezielle Anforderungen – nicht nur an die notwendigen internen Entscheidungsfindungsprozesse. Zusätzlich spielen bei der Umsetzung dieses Nutzungsszenarios auch vergaberechtliche Anforderungen bei der Grundstücksveräußerung im Zusammenhang mit der Investorenfindung (Öffentlicher Bauauftrag) eine bedeutende Rolle.

Es wird deshalb im nächsten Schritt notwendig, im Rahmen einer stadtinternen bzw. projektpartnerübergreifenden (mehrmonatigen) Entscheidungsfindungsphase, das endgültige Nutzungsszenario festzulegen und dieses gezielt für die weitere Projektentwicklung zu verfolgen. Denn bei einer angestrebten „Sondernutzung Verwaltung“ wird neben Raumbedarfen und den dazu erforderlichen Raumprogrammen auch die erforderliche langfristige Mietpreisbindung an einen Investor intensiv zu prüfen und zu diskutieren sein. Somit ist davon auch abhängig, welches Projektentwicklungsmodell final verfolgt werden soll (Projektentwicklung aus einer Hand oder bspw. in zwei Abschnitten).

Ist diese Entscheidung gefallen, wird für die weitere Projektentwicklung empfohlen, dass mittels einer vertraglichen Vereinbarung („Letter of Intent“ / städtebaulicher Vertrag) die Ergebnisse aus der Entscheidungsfindungsphase und Ziele der weiteren Projektentwicklung, sowie der Wertausgleich der von den Beteiligten eingebrachten unterschiedlichen Grundstücke, Gebäude etc. vertraglich festgehalten werden. Dabei sind mögliche Ansätze zur Verteilung des wirtschaftlichen Nutzens denkbar:

- Aufteilung/Quotelung nach derzeitigen Eigentumsanteilen
- Aufteilung/Quotelung nach derzeitigen Eigentumsanteilen zzgl. einem zu definierenden „Entwicklungs- und Aufwandsfaktor“
- Quantifizierung der eingebrachten Werte auf Basis des zu erwartenden Ertragswerts der einzelnen Baufelder und der derzeitigen Eigentumsanteile.

Die plangebietsbezogene Analyse verdeutlicht, dass die verschiedenen Eigentümer:innen des Gesamtgrundstücks (= Projektpartner) selbsterklärend auch unterschiedliche Grundstücksgrößen in das später zu verkaufende Grundstück im Rahmen der Projektentwicklung einbringen werden. In Teilbereichen kann es auch zu einer Verschiebung der Eigentümerstrukturen kommen (z.B. bei Feststellung der Notwendigkeit einer Vergrößerung der Verkehrsflächen entlang der Landauer Straße zugunsten der Fahrbahnbreite oder eines optimierten Fahrrad- und Gehweges oder der Zuwegungsfläche zum Stellwerk der Bahn).

Die Neuordnung des Gebiets erfordert auch eine Aufteilung von grundstückbezogenen Rechten und Belastungen. Diese und auch erforderliche Grundstücksteilungen erfordern notarielle Schritte (Grundbuch, Baulasten, Grundstücksrechte etc.). Deshalb wird eine Grundstücksneuordnung / Zusammenlegung zu einem oder zwei Bauabschnitten erst empfohlen, wenn sowohl das Nutzungsszenario und damit das Projektentwicklungsmodell feststehen als auch die Investorenfindung abgeschlossen ist.

Bzgl. der Ordnungsmaßnahmen ist es denkbar, das oder die späteren (neugeordneten) Grundstücke lastenfrei und auch in der Grundstückseigenschaft „baureif“ zu übergeben. Neben dem Abtragen der Auffüllung sowie der dadurch notwendig werdenden Sicherung der neu entstehenden Abbruchkante, müssten dazu die aufstehenden Gebäude (Grimmsche Garage, Tankstelle, Kantine), alle Bodenbeläge (Asphaltdecke, Pflasterflächen, Sonderbauteile wie Treppenanlagen Rampen etc.) und auch der von der Entwicklung betroffene Baumbestand rückgebaut bzw. entfernt werden.

Dies wird jedoch nicht empfohlen. Vielmehr sollten alle notwendigen Ordnungsmaßnahmen vom künftigen Entwickler durchgeführt werden – vorausgesetzt, die Entwicklung erfolgt aus einer Hand oder bauabschnittsweise so, dass dies möglich ist. Das Abtragen der Auffüllung sowie die damit verbundene notwendige Sicherung der neu entstehenden Hangkante wurde bereits bei der Residualwertbetrachtung als Kostenposition für die Projektentwicklung einbezogen. Die weiteren hier genannten Ordnungsmaßnahmen müssten jedoch im Falle einer Durchführung im Rahmen der Projektentwicklung kostenmäßig beim Grundstückswert noch berücksichtigt – also abgezogen werden.

5.2 Immobilienwirtschaftliche Empfehlungen

Eine mögliche „Sondernutzung Verwaltung“ – Nutzungsszenario 1.1 - mit einem erhöhten Mietansatz (14 €/m² oder mehr) in allen drei Baufeldern, also im Rahmen einer Projektentwicklung „aus einer Hand“, stellt ein Szenario mit einem tragbaren Bodenwert in Verbindung mit einer passablen Rendite (zwischen 4 und 5 % Bruttoendrendite) dar.

Der dann erzielbare Bodenwert liegt unterhalb des aktuellen Bodenrichtwertes, jedoch sind hier auch beispielsweise notwendige Erschließungskosten miteinzurechnen. Es wird, wie vorangehend beschrieben, als ein präferiertes Entwicklungsmodell (Projektentwicklung aus einer Hand, Verwaltungsnutzung + Parkhaus) angesetzt. Das Gesamtgrundstück bietet hierfür eine gute Voraussetzung. Die aktuelle Marktsituation jedoch wie vorangehend beschrieben bleibt jedoch ein mögliches Realisierungshindernis.

Das alternative Modell impliziert hingegen eine zeitlich versetzte Projektentwicklung in zwei Bauabschnitten (Baufeld Mitte und Baufeld West= Abschnitt 1; Baufeld Ost= Abschnitt 2) und geht damit von zwei unterschiedlichen Projektentwickler / Investoren oder von einer deutlich zeitversetzten Entwicklung aus. Die „Sondernutzung Verwaltung“ würde dabei in den beiden Baufeldern West + Mitte inkl. des Parkhauses als ein erster Bauabschnitt durchgeführt. Dieser schließt im Vergleich im Ergebnis mit einem höheren, tragbaren Bodenwert (Residuum) und somit auch mit einem höheren Grundstückswert ab. Der zweite Bauabschnitt könnte dann separat vermarktet (z.B. Mischnutzung oder Besondere Wohnform/Wohnprojekt) und zeitlich versetzt durchgeführt werden. Da sich der Immobilienmarkt in einem Veränderungsprozess befindet, können zukünftige Annahmen lediglich beispielhaft getroffen werden:

- Fallende Baupreise für die neuen Baukörper (BKI – Ansatz hier: -15 %).
- Weiter steigende Mieten (Ansatz auf mehr als 10-14 €/m² für Mischnutzung).
- Geringeres Vermarktungsrisiko, da der Bereich um das Baufeld-Ost bereits entwickelt wurde und somit die Attraktivität des Standortes weiter gestiegen ist. Hierdurch sinkt der Liegenschaftszins und es steigt der Faktor des Vervielfältigers.
- Die Kosten der Ordnungsmaßnahmen werden komplett dem ersten Entwickler zugeordnet, wodurch die Gesamtkosten für den zweiten Entwickler zwangsläufig sinken.
- Angesetzt wird weiterhin ein kalkulierter Projektentwicklergewinn von 8 %.

Durch derart getroffene Annahmen ließe sich auch eine wirtschaftliche Entwicklung des Baufeldes Ost abbilden (mit einem tragbaren Bodenwert/ Grundstückswert).

Die Gesamtkosten des Projektes in einem präferierten Gesamtmodell/ Szenario werden über den Rahmen der Machbarkeitsstudie weiter zu differenzieren sein. Die Architektur- und Formensprache der Gebäude (beispielsweise Flachdach- oder Satteldachkonstruktion) sowie die äußere Gestaltung des Parkhauses beeinflussen die zukünftigen Kosten maßgeblich. Hierzu zählen auch die finale Auswahl der zukünftigen Nutzung und die damit verbundenen Anforderungen und Ausstattungsstandards. Die Kosten der Ordnungsmaßnahmen mit der Baureifmachung und Abbruchkosten- bzw. auch die Sicherungskosten sind stark abhängig von der künftigen allgemeinen Preisentwicklung und von nicht vorhersehbaren, „versteckten“ Kosten.

Gleiches gilt auch für die Einnahmenseite. Es bleibt abzuwarten, ob die Mietpreise für alle Nutzungen und Nutzergruppen weiter steigen werden. Die Größen wurden für die aktuelle Marktsituation kalkuliert. Das Betreiberkonzept des Parkhauses ist auch weiter zu differenzieren, wenn die Gebäudenutzungen mit Ihren Nettoflächen feststehen.

5.3 Planungsstrategische Empfehlungen

Die nachfolgend formulierten planungsstrategischen Empfehlungen sind ebenso, wie die dann folgenden Ausführungen zur zukünftigen Projektentwicklung, grundlegende Empfehlungen, die auf dem derzeitigen Erkenntnisstand auf Ebene der Machbarkeitsstudie aufbauen. Sie bilden eine Art Werkzeugkasten für die weitere Entwicklung und müssen erfahrungsgemäß mit der inhaltlichen Vertiefung des Projekts angepasst und weiterentwickelt werden.

Vor Grundstücksverkauf an den oder die Entwickler sollten bereits Gutachten bzw. Beratungsleistungen beauftragt werden, um dem oder den zukünftigen Projektentwickler(n) eine Sicherheit bei der Kostenkalkulation bieten zu können. Vor allem, wenn die Ordnungsmaßnahmen wie vorangehend empfohlen, erst nach der Grundstücksveräußerung durchgeführt werden sollen. Zu nennen sind hier vor allem orientierende Untersuchungen nach den Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes sowie ein detailliertes Baugrundgutachten. Es empfiehlt sich zudem, ein Immissionsschutzgutachten und auch ein Verkehrsgutachten (jeweils mit entsprechend fachgutachterlicher Beratung) zu fertigen. Die genannten Gutachten sollten bewusst im Vorgriff zur Bauleitplanung erfolgen, um die grundsätzliche Machbarkeit der anvisierten Entwicklung, vor allem im Bereich der notwendigen Anzahl an Zu- und Ausfahrten in das Gebiet, zu untersuchen. In den Bereichen Verkehr und Lärm sollten dabei die gutachterlichen Leistungen gesplittet in einen Analyseteil mit Status-Quo-Betrachtung erfolgen, sodass hier bereits frühzeitig fachplanerische Rahmenbedingungen abgeleitet werden können.

Es wird weiterhin empfohlen, aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie eine städtebauliche Rahmenplanung vor die Bebauungsplanung zu schalten. Denkbar ist es, diese bereits vor der Investorenfindung („Projektentwicklungsverfahren“, vgl. Kap. 5.4, unten) zu erstellen, insbesondere, wenn der interne Entscheidungsfindungsprozess ein eindeutiges Nutzungsszenario (v.a. bei der „Sondernutzung Verwaltung“ – öffentlicher Bauauftrag) und damit ein konkretes Projektentwicklermodell zum Ergebnis hat.

Soll hingegen eher in einem wettbewerblichen Verfahrensansatz die Investorenfindung erfolgen, insbesondere im Rahmen einer gewollten Umsetzung des Nutzungsszenarios „Mischnutzung“, bietet es sich an, die Rahmenplanung in das nachfolgend empfohlene Projektentwicklervorgehen zu integrieren.

Um alle im städtebaulichen Gesamtkonzept dargestellten Nutzungen und gewünschten Baustrukturen realisieren zu können, wird empfohlen, seitens der Stadt vor Grundstücksveräußerung durch die Aufstellung eines Bebauungsplans verbindliches Baurecht zu schaffen. Denkbar ist, dass bei einer abschnittswisen Projektentwicklung auf Basis eines eher rahmensetzenden Gesamtbebauungsplans für das gesamte Plangebiet, dieser durch einen oder mehrere vorhabenbezogene Bebauungspläne ergänzt wird (insbesondere bei Umsetzung des Szenarios „Mischnutzung“).

Dabei sollte dann der rahmensetzende Bebauungsplan entsprechende Mindestfestsetzungen bspw. zur Art der baulichen Nutzung, überbaubaren Grundstücksfläche und Erschließung verbindlich regeln. Dadurch wird die gesamthafte Entwicklung des Plangebietes – also aller Baufelder – bauplanungsrechtlich gesichert.

5.4 Verfahren zur Auswahl von möglichen Investoren für die Umsetzung der Planung (Projektentwicklungsverfahren)

Eine der zentralen Aufgaben der zukünftigen Projektentwicklung wird in der Findung von geeigneten Projektentwicklern/ Investoren liegen. Die nachfolgenden Empfehlungen gelten jedoch nur eingeschränkt im Falle einer Grundstücksveräußerung im Rahmen eines formellen Vergabeverfahrens im Zusammenhang mit der Vergabe eines öffentlichen Bauauftrags. Die Anwendung des formellen Vergaberechts wird bei Umsetzung des Nutzungsszenarios „Sondernutzung Verwaltung“ zwingend erforderlich.

Insbesondere bei Umsetzung des Nutzungsszenarios „Mischnutzung“ kann ein zweistufiges Projektentwicklungsverfahren sinnvoll sein. Hierbei fungiert ein öffentliches Interessensbekundungsverfahren als „Vorverfahren“ zu einem darauffolgenden Hauptverfahren. In der öffentlichen Interessensbekundung wird der Markt bzw. das Grundinteresse für eine Entwicklung (gemäß des in der Entscheidungsfindungsphase getroffenen Entwicklungsmodells) des Plangebietes abgefragt. Hierzu können durch geeignete Formblätter bestimmte notwendige Angaben und Referenzen der Interessenten abgefragt werden. Dies können beispielsweise sein:

- Angaben und Erklärungen in Bezug auf eine Bewerber- und Bewerberinnengemeinschaft.
- Eigenerklärung zur Bauinvestitionssumme mindestens eines vergleichbaren realisierten Referenzprojekts.
- Konzeptionelle Fragestellungen:
 - Beabsichtigter Umfang der Projektentwicklung und Zeitschiene bzgl. angestrebter Gesamtentwicklung bzw. Teilentwicklung

- Beabsichtigtes Entwicklungsmodell (Klassisches Investorenmodell Verkauf/Vermietung, Bauherrngemeinschaften und/oder Baugenossenschaften)
- Geplante Anzahl der Nutzungseinheiten und -größen o.ä.
- Grundkonzept zur Energieversorgung, insb. im Hinblick auf das Gebäude-Energiegesetz.

Im Anschluss daran werden die Bekundungen ausgewertet und die Variante für das anschließende Hauptverfahren gewählt. Denkbar sind hier folgende Verfahrensansätze:

Bei großem Interesse (z.B. mehr als fünf Interessenbekundungen) kann die Vergabe über ein *öffentliches Konzeptvergabeverfahren* im Wettbewerb unter möglichen Investoren geregelt werden. Hier skizzieren die Investoren auf Basis eines Rahmenplans eine Entwicklungskonzeption. Die Bewertung durch eine Jury – anhand vorher festgelegter Kriterien – entscheidet über den Sieger und damit über die Grundstücksveräußerung.

Liegt ein mäßiges Interesse mit zwei bis drei (gleichwertigen) Interessenten vor, kann das Hauptverfahren als *Werkstattverfahren* durchgeführt werden. Hier werden vor Abgabe des endgültigen Bewerbungskonzeptes mit den potenziellen Investoren gemeinsam Kriterien und Rahmenbedingungen der Vergabe erarbeitet. Das Verfahren ist somit auf die Bewerber begrenzt. Auch hier entscheidet eine Jury über den Sieger.

Zeigt sich in der Interessensbekundung, dass nur eine belastbare Interessenbekundung vorliegt, ist auch ein *bilaterales kooperatives Verfahren* zur Erarbeitung des konkreten Entwicklungskonzeptes möglich.

Wie bereits in Kapitel 5.3 ausgeführt, sollte eine *städtebauliche Rahmenplanung* grundsätzlich erfolgen, bevor mit der Bebauungsplanung verbindliches Baurecht geschaffen wird. Je nach Art des Hauptverfahrens kann der Rahmenplan parallel bspw. zu einem Werkstattverfahren oder kooperativen Verfahren entwickelt werden. So können in einem iterativen Prozess zwischen endgültiger Investorenfindung und Planung mit dem flexiblen Instrument des Rahmenplans Erkenntnisse aus dem Verfahren aufgenommen werden. Zudem kann ein Rahmenplan die städtebaulichen Zielvorstellungen der Projektbeteiligten und der Stadt formulieren (Parkhaus, Randbebauung, Erschließung etc.). Weiter können während des Rahmenplanverfahrens für die Projektentwicklung notwendige Fachgutachten erstellt bzw. die im Vorfeld erarbeiteten Status-Quo Betrachtungen konkretisiert werden.

Der Rahmenplan kann aber auch eine Grundlage bei einem Konzeptvergabeverfahren darstellen. Denkbar ist, den Rahmenplan aus städtebaulicher Sicht auf Basis des Masterbebau-

ungsvorschlags zu entwickeln. Der Rahmenplan hat informellen Charakter und kann beispielsweise vertiefende Aussagen zu den städtebaulichen Strukturen, Kubaturen, Höhenentwicklungen, Gebäudegestaltung, Gebäudestellung und Erschließung treffen. Der Rahmenplan bildet dann die Grundlage für die spätere Bebauungsplanung.

5.5 Zusammenfassung

Die nachfolgende Abbildung stellt zusammenfassend die in diesem Kapitel beschriebenen Umsetzungsempfehlungen dar. Dabei stellen die Ebenen „Grundstück/Vorbereitung“, „Projektentwicklungsverfahren“ sowie „Planung“ die Hauptbausteine der Umsetzungsempfehlungen dar.

Sollte für die Grundstücksveräußerung ein förmliches Vergabeverfahren als Voraussetzung notwendig werden, wird ein speziellerer formaler Ablauf notwendig, was im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nicht Gegenstand der Empfehlungen ist. Bzgl. der Ebene „Vorbereitung“ ist die Durchführung der Ordnungsmaßnahmen alternativ vor und nach Grundstücksverkauf dargestellt. Empfohlen wird insbesondere bei einem kooperativen (bilateralen) Verfahren der Abschluss eines verbindlichen Grundstücksoptionsvertrags.

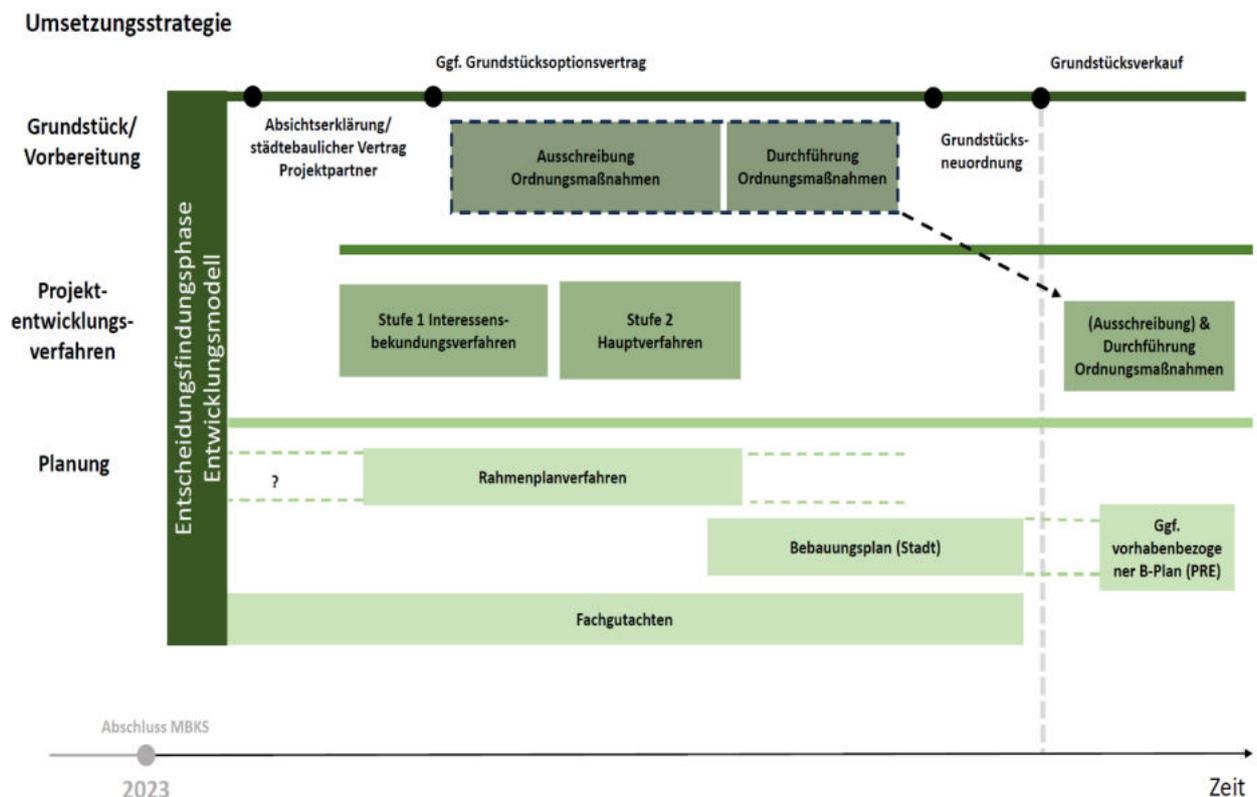


Abbildung 178: Umsetzungsstrategie

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verortung Plangebiet im Bahnhofsumfeld	4
Abbildung 2: Methodische Herangehensweise im Rahmen der Machbarkeitsstudie.....	6
Abbildung 3: Gesamtstädtische Einordnung	8
Abbildung 4: Angebotsniveau im Umfeld des Plangebietes	11
Abbildung 5: Einwohnerdichte vs. Verkaufsflächen im Handel.....	12
Abbildung 6: Lage des Plangebiets im Bezug zur Innenstadt	13
Abbildung 7: Lagespezifische Einordnung des Plangebiets	14
Abbildung 8: Übersicht Plangebiet.....	15
Abbildung 9: Landauer Straße um 1955	15
Abbildung 10: Landauer Straße um 1911	15
Abbildung 11: Saalbau um 1875 (Quelle: Die Rheinpfalz (23.05.2023)).....	16
Abbildung 12: Bahnhof Neustadt gegen Ende 1860er Jahre	16
Abbildung 14: Landauer Straße um 1910, Blick stadteinwärts, li. Wirtschaft zur Gäubahn, re. Landauer Str. 41.....	17
Abbildung 13: Landauer Straße um 1955, Volksbank Ecke Hohenzollernstr/ Landauer Str. .	17
Abbildung 15: Landauer Straße/ Moltkestraße, Wirtschaft zur Gäubahn	17
Abbildung 16: Blick in die Exterstraße um 1955.....	17
Abbildung 17: Projektbausteine im Bahnhofsumfeld Neustadt an der Weinstraße (Stadt Neustadt an der Weinstraße).....	18
Abbildung 18: Planung Postareal	18
Abbildung 19: Bahnhofsvorplatz – Lageplan Planung.....	18
Abbildung 20: Analysekarte Bauliche Nutzung und Eigentumsverhältnisse	19
Abbildung 21: Öffentlichkeitswirksame Nutzungen (hier: Bahnhof).....	20
Abbildung 22: Angrenzende Mischnutzungen.....	20
Abbildung 23: Mietverhältnisse/ Nutzergruppen Bahnhofplatz. 12 + 14	20
Abbildung 24: Disperse Nutzungsstruktur (hier: ehemalige Bahnkantine).....	20
Abbildung 25: Disperse Nutzungsstruktur (hier: Tankstelle).....	20
Abbildung 26: Disperse Nutzungsstruktur (hier: Stellwerk)	20
Abbildung 27: Analysekarte Städtebau und Raumbildung	21
Abbildung 28: Blickbeziehung Saalbau & Pfälzerwald	22
Abbildung 29: Erhaltenswerte Gebäude (hier: Bahnhofsstr. 14)	22
Abbildung 30 Nicht gestalteter (Innen-)Stadteingang.....	22
Abbildung 31: Barrierewirkung Bahngleise	22
Abbildung 32: Barrierewirkung unterschiedlicher Höhenplateaus	22
Abbildung 33: Fehlende Raumkante (re.) Landauer Str.....	22

Abbildung 34: Analysekarte Verkehr.....	23
Abbildung 35: Fahrradleihstation VRN vor Geb. Nr. 12.....	24
Abbildung 36: Anschluss an Fußgängerüberführung	24
Abbildung 37: Platzintensive Parkplatznutzungen (Ost).....	24
Abbildung 38: Platzintensive Parkplatznutzungen (oberes Höhenplateau)	24
Abbildung 39: Platzintensive Parkplatznutzungen	24
Abbildung 40: Straßenquerschnitt zu Gunsten MIV, Verkehrslärm	24
Abbildung 41: Analysekarte Freiraum.....	25
Abbildung 42: Schnitt Topografie Bestand Plangebiet	25
Abbildung 43: Grünfläche im Osten des Plangebiets.....	26
Abbildung 44: Geringer Baumbestand.....	26
Abbildung 45: Grünfläche ohne Aufenthaltsfunktion	26
Abbildung 46: Trennwirkung Topografie im Plangebiet.....	26
Abbildung 47: Trennwirkung Topografie (In Richtung Süden/ Schillerstr.)	26
Abbildung 48: Stark versiegelte Fläche	26
Abbildung 49: Grundstücksplan ALKIS-Ausschnitt Plangebiet.....	27
Abbildung 50: Mietspiegel Stadt Neustadt an der Weinstraße 2023	31
Abbildung 51: Mietpreisentwicklung Neustadt	32
Abbildung 52: Zentraler Versorgungsbereich.....	33
Abbildung 53: Verortung Bohrpunkte Baugrunduntersuchung	39
Abbildung 54: Tabellarische Zusammenfassung Erkenntnisse Baugrundgutachten	39
Abbildung 55: Anforderungen Verkehrsplanung	42
Abbildung 56. Planungsziele allgemein	44
Abbildung 57: Prinzip Skizze „Planungsziele“	44
Abbildung 58: Bewertungsparameter Planungsziele und Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung.....	46
Abbildung 59: Beispiel Gestaltung von intensiven Dachgärten/ Dachbegrünungen	47
Abbildung 60: Beispiel Gestaltung Landschaftsdach LVM Versicherungs-AG – Münster (2008) ca. 4.300 qm	48
Abbildung 61: Beispiel Fassadengestaltung	48
Abbildung 62: Beispiel Gestaltung Parkhausfassade.....	49
Abbildung 63: Beispiel Doppelparker System	49
Abbildung 64: Städtebauliche Leitidee Übersicht Baufelder.....	50
Abbildung 65: Städtebauliche Leitidee.....	52
Abbildung 66: Verortung Baufeld West.....	53
Abbildung 67: Städtebauliche Leitidee Baufeld West – Grundansatz 1 (GA1) Freiraumgestaltung, Grundansatz 2 (GA2) mit baulicher Ergänzung.....	54

Abbildung 68: Entwurfsvariante 1.1 - Baufeld West - Gestaltete Grünterrassen	55
Abbildung 69: Entwurfsvariante 1.2 - Baufeld West - Freiraumplateau/Terrasse	55
Abbildung 70: Entwurfsvariante 1.3 - Baufeld West - Kombination gestaltete Grünterrassen und Freiraumplateau	56
Abbildung 71: Entwurfsvariante 2.1 - Baufeld West - Solitärbebauung	57
Abbildung 72: Entwurfsvariante 2.2 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung ...	58
Abbildung 73: Entwurfsvariante 2.3 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung mit Ausrichtung zum Bahnhofsvorplatz	59
Abbildung 74: Entwurfsvariante 2.4 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung, Zeilenstruktur Landauer Straße	60
Abbildung 75: Entwurfsvariante Baufeld West: Fortführung der Bestandsbebauung, Zeilenstruktur Landauer Straße Schnitt F-F' (o.M.).....	60
Abbildung 76: Entwurfsvariante 2.5 - Baufeld West - Fortführung der Bestandsbebauung, verkürzte Zeilenstruktur Landauer Straße.....	60
Abbildung 77: Verortung Baufeld Ost	62
Abbildung 78: Städtebauliche Leitidee Baufeld Ost – Grundansatz 1 und 2	63
Abbildung 79: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Bebauung L-Form; Abbildung 80: Entwurfsvariante Baufeld Ost Bebauung L-Form Schnitt D-D' (ohne Maßstab)	64
Abbildung 81: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Bebauung maximale Dichte; Abbildung 82: Entwurfsvariante Baufeld Ost Bebauung maximale Dichte Schnitt D-D' (ohne Maßstab)	65
Abbildung 83: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Zeilenbebauung mit Appendix; Abbildung 84: Entwurfsvariante Baufeld Ost Zeilenbebauung mit Appendix Schnitt D-D' (ohne Maßstab) ..	66
Abbildung 85: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Sonderbauform mit Atrium; Abbildung 86: Entwurfsvariante Baufeld Ost Sonderbauform mit Atrium Schnitt D-D' (ohne Maßstab)	67
Abbildung 87: Entwurfsvariante Baufeld Ost – Zeilenbebauung ; Abbildung 88: Entwurfsvariante Baufeld Ost Zeilenbebauung Schnitt D-D'	68
Abbildung 89: Beispiel Solitärbebauung Wettbewerbsergebnisse zum Bau einer Musikschule in Lüdenscheid	69
Abbildung 90: Verortung Baufeld Mitte	70
Abbildung 91: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Fußwegeverbindung	71
Abbildung 92: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Niveauausgleich	71
Abbildung 93: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Erschließung Landauer Straße	72
Abbildung 94: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Raumbildung	72
Abbildung 95: Städtebauliche Leitidee Baufeld Mitte Nutzungen	73
Abbildung 96: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung	74
Abbildung 98: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung Schnitt A-A' (o.M.).....	74

Abbildung 97: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung Schnitt B-B' (o.M.).....	74
Abbildung 99: Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung C-C' (o.M.)	74
Abbildung 100: Systemskizze Entwicklungsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung.....	75
Abbildung 101: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte	76
Abbildung 102: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt A-A' (o.M.)	77
Abbildung 103: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt B-B' (o.M.)	77
Abbildung 104: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte Schnitt C-C' (o.M.).....	77
Abbildung 105: Systemskizze Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Randbebauung und Parkplatte	77
Abbildung 106: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung	79
Abbildung 107: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt A-A' (o.M.).....	79
Abbildung 108: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt B-B' (o.M.).....	79
Abbildung 109: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung Schnitt C-C' (o.M.).....	79
Abbildung 110: Systemskizze Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung	80
Abbildung 111: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel.....	81
Abbildung 112: Entwurfsvariante Baufeld Mitte –Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt A-A' (o.M.).....	81
Abbildung 113: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt B-B' (o.M.)	81
Abbildung 114. Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel Schnitt C-C' (o.M.).....	81
Abbildung 115: Systemskizze Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel	82
Abbildung 116: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung	83
Abbildung 117: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt A-A' (o.M.)..	83

Abbildung 118: Entwurfsvariante Baufeld Mitte –Bestandsoptimierung Schnitt B-B' (o.M.)...	83
Abbildung 120: Entwurfsvariante Baufeld Mitte –.....	83
Abbildung 119: Entwurfsvariante Baufeld Mitte – Bestandsoptimierung Schnitt C-C' (o.M.) .	83
Abbildung 121: Systemskizze Baufeld Mitte – Parkhaus mit Sondernutzung und Einzelhandel	84
Abbildung 122: Übersicht Entwurfsvarianten der Einzelbaufelder	85
Abbildung 123: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 1	88
Abbildung 124: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 1	89
Abbildung 125: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 1	89
Abbildung 126: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 2	90
Abbildung 127: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 1 - 3	90
Abbildung 128: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 1	92
Abbildung 129: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 2	92
Abbildung 130: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 – 1	93
Abbildung 131: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 – 2	93
Abbildung 132: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 2 - 3	94
Abbildung 133: Entwurfsvariantenkombination Entwicklungsszenario 5	95
Abbildung 134: Städtebaulicher Entwurf Entwicklungsszenario 3	95
Abbildung 135: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3	96
Abbildung 136: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3	96
Abbildung 137: 3D Visualisierung Entwicklungsszenario 3 – 3	97
Abbildung 138: Städtebauliches Gesamtkonzept.....	104
Abbildung 139: Übersicht Nutzungsszenarien	105
Abbildung 140: Städtebauliches Gesamtkonzept- Umsetzung der Planungsziele.....	106
Abbildungen 141 oben und unten (Ausschnitt) : Masterbebauungsvorschlag - Lageplan (o.M.)	107
Abbildung 142: Physisches Modell, Stadt Neustadt (2023).....	108
Abbildung 143: Ausschnitt digitales 3D-Modell	109
Abbildung 144: Ausschnitt digitales 3D-Modell	109
Abbildung 145: Masterbebauungsvorschlag Visualisierung Vogelperspektive	110
Abbildung 146: Gestaltung Dachlandschaft Quelle: Max-Planck-Institut für Struktur und Dynamik der Materie, Hamburg (Fertigstellung 10/2022)).	111
Abbildung 147: Offene Fassadengestaltung Parkhaus	111
Abbildung 148: Bsp. Architektonische Sonderbauform	111
Abbildung 149: Systemskizze - Alternative Zu- und Ausfahrt.....	112
Abbildung 150: Übersicht Schnittlinien für Gebäudeschnitte.....	113
Abbildung 151: Städtebauliches Gesamtkonzept – Schnitt Baufeld West A-A' (o.M)	113

Abbildung 152: Masterbebauungsvorschlag – Schnitt Baufeld Mitte B-B'	114
Abbildung 153: Masterbebauungsvorschlag – Schnitt Baufeld Mitte C-C'	114
Abbildung 154: Masterbebauungsvorschlag - Systemschnitte Parkhaus D-D' (o.M.).....	115
Abbildung 155: Alternative Erschließung – Systemschnitt Parkhaus D-D' (o.M.)	115
Abbildung 156: Ausschnitt Lageplan und Funktionsgrundriss – Nutzungszugewandte Freibereiche (o.M.).....	116
Abbildung 157: Ausschnitt Masterbebauungsvorschlag öffentliche Wege mit Aufenthaltsbereiche im Innenhof (o.M.).....	117
Abbildung 158: Masterbebauungsvorschlag - Visualisierung Atmosphäre Innenhof	117
Abbildung 159: Ausschnitt Lageplan – Dachlandschaft Parkhaus (o.M.)	118
Abbildung 160: Systemskizze – Möglichkeiten der Niederschlagsentwässerung (o.M.).....	119
Abbildung 161: Funktionsgrundrisse Mischnutzung – Übersicht (o.M.).....	119
Abbildung 162: Funktionsgrundrisse Mischnutzung - Detailausschnitt (o.M.).....	120
Abbildung 163: Funktionsgrundrisse „Verwaltungsstandort“ – Übersicht (o.M.)	121
Abbildung 164: Funktionsgrundrisse „Verwaltungsstandort“ – Detail 1 (o.M.).....	121
Abbildung 165: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E0-E1 (o.M.).....	122
Abbildung 166: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E2-E3 (o.M.).....	123
Abbildung 167: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E4-E5 (o.M.).....	123
Abbildung 168: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E6-E7 (o.M.).....	124
Abbildung 169: Funktionsgrundriss Parkhaus Ebene E8-E9 (o.M.).....	125
Abbildung 170: Funktionsgrundriss Parkhaus Dachlandschaft (o.M.)	125
Abbildung 171: Grundstücksaufteilung 1.1- „aus einer Hand“ / Sonderstandort Verwaltung für alle Baufelder	128
Abbildung 172: Grundstücksaufteilung 1.2 - „aus einer Hand“ / Sonderstandort Verwaltung im Baufeld West & Mitte sowie Mischnutzung im Baufeld Ost	128
Abbildung 173: Grundstücksaufteilung 1.3 - „aus einer Hand“ / Mischnutzung für alle Baufelder	129
Abbildung 174: Grundstücksaufteilung 2.1 - Entwickler 1: Parkhaus; Entwickler 2: Sonderstandort Verwaltung für das restliche Areal	129
Abbildung 175: Grundstücksaufteilung 2.2 – Entwickler 1: Parkhaus und Sonderstandort Verwaltung; Entwickler 2: Mischnutzung Baufeld Ost (zeitversetzt).....	130
Abbildung 176: Grundstücksaufteilung 2.3 – Entwickler 1: Parkhaus und Mischnutzung für Baufelder West und Mitte; Entwickler 2: Mischnutzung (zeitversetzt).	130
Abbildung 194: Umsetzungsstrategie (Eigene Darstellung)	141
Abbildung 178: Umsetzungsstrategie	141