

FÖRDERUNG VON INVESTITIONEN IN NATIONALE PROJEKTE DES STÄDTEBAUS

PROJEKTAUFRUF 2020

Easyonline-Antrag

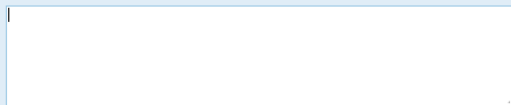
1. Kerndaten

- **Projektlaufzeit:**
- **Maßnahmenbeginn:**
- **Datenschutzerklärung**
- **Einreichung der Skizze** (Datum/ Ort)

2. Vorhabenbeschreibung

- **Projekttitle:** BW_Pfandler-Areal
- **Thema:** Kooperative Projektentwicklung eines ehemaligen innerstädtischen Industrieareals (Pfandler-Areal) zu einem neuen urbanen Stadtteil („Schwetzinger Urbanität“) unter Verwendung innovativer konzeptioneller Ansätze und mit Strahlkraft für die Stadt Schwetzingen und das Umland.
- **Kurzbeschreibung**

Kurzbeschreibung
Kurzbeschreibung des Projekts*



(In diesem Textfeld stehen maximal 2500 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopierten Text - nicht überschreitet!
Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Die Pfandler Werke GmbH, die seit 1907 auf dem Gelände in Schwetzingen für die Industrie produzierte, beschloss im Jahr 2017 ihre Produktion an einen anderen Standort zu verlegen, wodurch das Gelände zum Verkauf stand. Im Jahr 2017 erwarb in Abstimmung mit der Stadt Schwetzingen die EPPLE Projekt Kurpfalz GmbH das vormals u.a. für die Produktion von emaillierten Komponenten genutzte Areal. Dort bietet sich die Chance, auf einem circa 6,7 ha großen integrierten, innerstädtischen Standort ein qualitativ hochwertiges neues Quartier zu entwickeln. Ziel dabei ist die Erstellung von urbanen sich in den städtebaulichen Kontext einfügenden Wohneinheiten.

Das Vorhaben wird für verschiedene Bevölkerungsgruppen realisiert werden, außerdem ist eine Kindertagesstätte mit Kunst- und Kulturanspruch, ergänzendes nicht störendes Gewerbe sowie ein Bürgerpark in Verbindung mit dem Thema Kunst geplant. Das Vorhaben wird von der Stadt Schwetzingen als herausragender Baustein der Stadtentwicklung unterstützt.

Besondere Herausforderungen ergeben sich in Form eines nachhaltigen Umgangs mit dem Thema „Lärmschutz“ und durch die Einbindung des neuen Stadtteiles in das innerstädtische Verkehrsnetz sowie die Schaffung einer optimalen Fuß- und Radwegeanbindung an das ÖPNV-Angebot am Bahnhof, die Schwetzinger Innenstadt und die regional bedeutsamen Schulstandorte. Insgesamt

erfordert eine städtebaulich-immobilienwirtschaftliche Entwicklung des Areals einen kooperativen Planungs- und Vermarktungsprozess unter Berücksichtigung angemessener Beteiligungsformate. Gesamtheitlich soll damit die Zielsetzung verfolgt werden, eine innerstädtische Brache zu beseitigen, um dort unter Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte und der besonderen verkehrlichen Anforderungen einen qualitativ hochwertigen Wohnungsbau in Verbindung mit verträglichen gewerblichen Nutzungen zu realisieren.

In einem ersten Schritt wurde ein Workshopverfahren mit Bürgern zur Erarbeitung des Masterplans durchgeführt und in Kooperation mit der Stadt sowie drei unterschiedlichen Architekturbüros ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Der Masterplan umfasst 2 Teilbereiche, die sich aufgrund ihrer rechtlichen Beurteilbarkeit nach Baugesetzbuch unterscheiden. Der nördliche kleinere Teil des Areals bildet den ersten Bauabschnitt und beurteilt sich nach § 34 BauGB. Für den übrigen Teil des Geländes soll ein Bebauungsplan entwickelt und dann in mehreren Abschnitten realisiert werden. Der Masterplanprozess ist aktuell noch nicht abgeschlossen, befindet sich aber in einer abschließenden Konkretisierung.

– **Besondere Qualitätsansprüche des Projektes**

Besondere Qualitätsansprüche des Projekts
 Wie zeichnet sich das Projekt hinsichtlich des im Projektauftrag genannten besonderen Qualitätsanspruchs aus? (städtebaulicher Ansatz, baukulturelle Aspekte, Beteiligungsprozess, baupolitische Ziele des Bundes, Innovationspotenzial)
 Qualitätsansprüche:

(In diesem Textfeld stehen maximal 3000 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopierten Text – nicht überschreitet! Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Hilfe für das Feld Qualitätsansprüche

Für die Auswahl der Projekte sind u.a. folgende Kriterien ausschlaggebend (keine Rangfolge):

- nationale bzw. internationale Wahrnehmbarkeit und Wirkung des Vorhabens;
- überdurchschnittliche Qualität hinsichtlich, Städtebau, Baukultur und Bürgerbeteiligung;
- erhebliches und überdurchschnittliches Investitionsvolumen;
- Machbarkeit und zügige Umsetzbarkeit;
- Innovationspotenzial.

OK

Das Projekt stellt eine der letzten Flächenreserven dar, auf der Wohnen im größeren Ausmaß realisiert werden kann. Doch die gewollte Planungsprämisse der Verdichtung nach innen stößt vor Ort auf außergewöhnliche Problemlagen, die für das operative Dilemma der Nachverdichtung unter dem geltenden Regelwerk des Immissionsschutzes, des Natur- und Artenschutzes und nicht zuletzt der Bewältigung des ruhenden und des fließenden Verkehrs steht. Von zentraler Bedeutung ist die planerisch-normative Bewältigung der Quartiersmobilität: Zwar wird auf die Ausrichtung auf Leichtverkehre (Fußgänger und Radfahrer) optiert, die klassischen Maßzahlen der Stellplatzpflichten und die etablierten Berechnungsmethoden des Verkehrsaufkommens konfliktieren jedoch mit nicht-ausbaufähigen Anlagen des umgebenden Erschließungsnetzes. Hier stellt sich bereits frühzeitig die Frage der sachgerechten Planung, Konfliktbewältigung und rechtssicheren Abwägung in der Bauleitplanung. Aufgrund umfangreicher Einschränkungen und Problemlagen ist bei der Umsetzung eine hohe Qualität des städtebaulichen und integralen Planungsansatzes unabdingbar.

Der Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke über die angrenzenden Bahnanlagen stellt eine bislang fehlende Verbindung zu Hauptbahnhof, Innenstadt sowie dem Schwetzingen Schloss und Schlossgarten her, von der auch die umliegenden Quartiere profitieren werden.

Das Innovationspotenzial liegt darin, einen städtebaulichen Gesamtansatz mit einem weitreichenden Mobilitätskonzept, mit Auswirkungen für die Gesamtstadt, sowie mit Lösungsansätzen für eine innerstädtische Konversion mit weitreichenden Problemlagen zu verbinden. Das Mobilitätskonzept wird zu einer Entlastung des gesamtstädtischen Netzes beitragen und zukunftsorientiert aufgebaut sein. Dies bedeutet, das Konzept birgt eine gewisse Flexibilität hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens seiner (zukünftigen) Bewohner. Beispielsweise können zum aktuellen Zeitpunkt dringend benötigte Parkflächen flexibel in eine andere Nutzung überführt werden, wenn dies zukünftige Ansprüche erforderlich machen. Mit Blick in die Zukunft soll dadurch schrittweise ein autofreies Quartier entstehen beziehungsweise den Bewohnern ermöglicht werden, auf das Auto zu verzichten.

Die aufgezeigte Komplexität der beschriebenen Problemstellung lässt sich nicht ausschließlich und klassisch mit Mitteln der quartiersbezogenen Bauleitplanung und einer auf einen Investor zu verlagernden Maßnahmen- und Kostentragungspflicht lösen. Soweit bspw. im Stadtgebiet keine naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt werden können (Schutz der verbleibenden wenigen landwirtschaftlichen Betriebe) besteht die Gefahr des Scheiterns für das Gesamtprojekt.

Die zügige Umsetzung und Machbarkeit ist durch den Masterplan, Gutachten sowie die Zustimmung der politischen Gremien mittels Beschluss sichergestellt.

– **Ziele und Zweck des Projektes**

Ziele und Zweck des Projekts

Welche übergeordneten Ziele sollen durch das Projekt erreicht werden? Welchen Zweck soll die Förderung des Projekts erfüllen?

Ziele und Zweck*

3050

(In diesem Textfeld stehen maximal 3000 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopierten Text - nicht überschreitet! Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Mit der Entwicklung des Pfadler-Areals werden folgende Ziele verfolgt:

- Konversion eines ehemaligen innerstädtischen Industrieareals (Pfadler-Areal) zu einem neuen urbanen Stadtteil
- Lösungsfindung für die beschriebene Problemlage, die sich durch folgendes Dilemma äußert: Zum einen die direkte Lage am Bahnhof mit starkem Potential für nachhaltige neue Mobilitätspolitik. Demgegenüber eine Lärmbelastung aus Bahnbetrieb und Gewerbeumgebung, die das Errichten von Wohngebäuden nach Typus, Ausrichtung und Ausführung erheblich komplex gestaltet und zu besonderen Grundrisskonditionen zwingt, die ihrerseits das Kostenkorsett des bezahlbaren Wohnraums sprengen können. Bezahlbarkeit, gewünschte Dichten und die Bewältigung des Artenschutzes verlangen nach „Abständen“ und „Ausgleichsflächen“, die im Stadtgebiet überhaupt nicht vorhanden sind und insoweit mit den Prinzipien von Konversion, Mischung, Dichte und Nähe „kollidieren“
- Schaffung einer identitätsstiftenden Bebauung und Umgebung für neue Bewohner und Schwetzinger
- Schaffung eines neuen urbanen Stadtteils und Wohnquartiers zur Verbesserung und Entspannung der aktuellen Wohnungsmarktsituation
- Schaffung qualitativ hochwertigen und bezahlbaren Wohnraums für eine breite Bevölkerungsschicht (soziale Durchmischung herstellen)

- Einbeziehung verschiedener Themen und Zielgruppen – Architektur, Geschichte, Kunst und Kultur (Künstler und soziale Träger) werden an einem Ort gleichermaßen angesprochen.
- Kontinuierliche Ausgestaltung der bürgerschaftlichen Informationspolitiken zu den faktischen Grenzen und weitergehenden Möglichkeiten von Nachverdichtung
- Ermöglichen einer Anbindung der umliegenden Quartiere sowie des neuen Quartiers an den Bahnhof, die Innenstadt sowie das historische Schloss mit Schlossgarten über einen Fußgänger- und Radfahrsteg mit gleichzeitigem Ausbau des Fußgänger- und Radfahrnetzes
- Der Bau der Fußgänger- und Radfahrbrücke ist von äußerster Wichtigkeit und als entscheidender Bestandteil der neuen Infrastruktur zu sehen; sie wird maßgeblich zur Entlastung des Fuß- und insbesondere des Schülerradverkehrs auf der Südtangente (Hauptverkehrsstraße) beitragen
- Entwicklung eines innovativen quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes, welches stadtweit zu gestalten ist; dabei wird der MIV Schritt für Schritt in den Hintergrund treten und der Verzicht auf das eigene Auto ermöglicht werden
- Prüfung des Rechtsrahmen eines standörtlichen Bebauungsplans hinsichtlich der Möglichkeiten der Festsetzungen von Baurecht auf Zeit in Bezug auf den Eintritt bestimmter Mobilitätsveränderungen
- Entwicklung eines Quartiers unter Berücksichtigung energetischer Aspekte (Energiekonzept)
- Sicherstellung der verkehrlichen Leistungs- und Tragfähigkeit der umliegenden Erschließungsstraßen
- Ergänzung der quantitativen Belange der Ausgleichsflächenbereitstellung auf eigenem Gemarkungsgebiet durch Qualitätsansätze und Kompensationsbetrachtungen
- Integrierter und ansprechender Lärmschutz ohne Beeinträchtigung der Wohnqualität und Dominanz im Städtebau

– **Fördermaßnahmen**

Fördermaßnahmen

Welche investive, investitionsvorbereitende und konzeptionelle Maßnahmen sind für das Erreichen der genannten Ziele und Umsetzung des Zwecks dieses Projekts vorgesehen?
 Hinweis: Die Kostenangaben der im Rahmen der Förderung vorgesehenen Maßnahmen sind unter „Gesamtförderung“ anzugeben!
 Treffen Sie zudem Aussagen über die Teilbarkeit des Projektes in klar voneinander abzugrenzende Bausteine.

Fördermaßnahmen*

3050

(In diesem Textfeld stehen maximal 3000 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopierten Text - nicht überschreitet!
 Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Baustein 1: Kooperative Projektentwicklung und –Steuerung insbesondere unter Beachtung von Städtebau, Architektur und Gestalt

Aufgrund der enormen Komplexität des Projektes ist ein integrierter Planungsansatz für die gesamte Fläche vorgesehen, der in einzelne, realisierbare Teilflächen untergliedert werden wird. Alle Planungen werden für jeden einzelnen Abschnitt vor Einreichung eines Baugesuchs im Lenkungskreis vorgestellt, beraten und verabschiedet. Um eine umfassende Beteiligung der Bürger zu ermöglichen, wird der bereits begonnene Bürgerbeteiligungsprozess fortgeführt und auf weitergehende Formate ausgedehnt werden.

Baustein 2: Ankauf und Bewirtschaftung von Ausgleichsflächen (ggf. außerhalb der Gemarkung und des naturräumlichen Zusammenhanges) für die Umsiedlung von Mauereidechsen

Auf Basis eines Gutachtens sind artenschutzrechtliche Ausgleichmaßnahmen notwendig. Dies betrifft insbesondere die Mauereidechse, für die neue Habitate gefunden und diese umgesiedelt

werden müssen. Bundesrecht sowie artenschutzrechtliche Regelungen erschweren die Suche nach geeigneten Flächen, sodass außerhalb der Gemarkung und des naturräumlichen Zusammenhangs Flächen gesucht und erworben werden müssen.

Baustein 3: Ankauf von DB-Flächen in Form eines Grünstreifens westlich des Pfaudler-Areals und zwischen den Bahnschienen

Die Erweiterung des Radverkehrsnetzes sowie bautechnische Vorgaben für den Bau der Brücke erfordern den Ankauf eines in DB-Hand befindlichen Grünstreifens westlich des Pfaudler-Areals. Dort werden im wesentlichen Begrünungs- und wegebauliche Maßnahmen sowie der Bau von Stützpfählern vorgenommen werden.

Baustein 4: Planung und Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke zur Überquerung von Bahnanlagen und Anbindung des Areals sowie der umliegenden Quartiere

Die Entwicklung des Areals macht es erstmals möglich, die umliegenden Quartiere auf direktem Wege fußläufig und mit dem Rad direkt an den Bahnhof sowie die Innenstadt mit dem historischen Schloss und Schlossgarten anzubinden. Gleichzeitig ist der Bau der Brücke für die Entwicklung und Akzeptanz des Wohnbauvorhabens unabdingbar. Parallel kann das Fuß- und Radwegenetz durch den Grünstreifen sinnvoll ergänzt und die Nord-Süd-Verbindung verbessert werden.

Baustein 5: Technische und organisatorische Maßnahmen der Mobilitätsoptimierung im Stadtgebiet zugunsten Umweltverbund (Mobilitätskonzept)

Neben dem Erschließungsaufwand auf dem Areal werden Maßnahmen außerhalb des Gebiets notwendig werden. Dazu gehören ein leistungsfähiger ÖPNV sowie die Anbindung an das bestehende Angebot an alternativen Mobilitätsformen sowie deren Ausweitung. Insgesamt soll ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept zur Entlastung des gesamtstädtischen Netzes führen.

– **Projektbeteiligte und Organisationsstruktur**

Projektbeteiligte und Organisationsstruktur
 Bitte beschreiben Sie die Projektbeteiligten und deren Organisationsstruktur (Aufgaben und Rollenteilung).
 Projektbeteiligte und Organisationsstruktur:
 2050
 (In diesem Textfeld stehen maximal 2000 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopiertem Text - nicht überschreitet!
 Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Antragssteller ist die Stadt Schwetzingen. Die Stadt wird zum einen die beantragten Fördermaßnahmen planen, ausschreiben und durchführen. Zum anderen wird sie als Inhaber der Planungshoheit über die erforderliche Bauleitplanung die Quartiersentwicklung steuern beziehungsweise in einem kooperativen Verfahren gemeinsam mit dem Projektentwickler EPPL Abstimmen bezüglich Städtebau, Gestalt sowie Architektur treffen. Alle Planungen sind wie oben beschrieben mit dem Lenkungskreis (Gemeinderat) abzustimmen und zu beschließen.

Die EPPL Projekt Kurpfalz GmbH, Eigentümerin des Grundstücks, steht der Gemeinde als Projektpartner zur Seite und ist im Wesentlichen für Konzeption, Städtebau- und Gestalt sowie den Wohnungsbau zuständig. Der hauptsächlich im Rhein-Main-Gebiet tätige Projektentwickler verfügt über fundierte Kenntnisse und Erfahrungen bei komplexen Neubau-Vorhaben und in der sensiblen Quartiersentwicklung. Er ist mehrfach ausgezeichnet für gelungene Ensemble-Qualität, richtungsweisende Nachbarschaftskonzepte sowie herausragende Architektur.

Um eine zielgerichtete und kooperative Quartiersentwicklung zu erreichen, wird von Beginn des Projektes an auf verschiedenen Arbeits- und Abstimmungsebenen gearbeitet. Diese bestehen

aus Spitzenebene (Oberbürgermeister, Bürgermeister, EPPLE, Projektsteuerung), Lenkungsreisebene (Stadtverwaltung, Gemeinderatsmitglieder, EPPLE) sowie Arbeitsreisebene (EPPLE, Berater, Stadt, Projektsteuerung).

– **Ablauf- und Zeitplan (Meilensteine)**

Ablauf- und Zeitplan
 Angaben zu Start- und Endtermin der einzelnen Maßnahmen unter Beachtung der Förderlaufzeit 2020-2024). Nennen Sie zudem wichtige Meilensteine der Projektumsetzung.
 Ablauf- und Zeitplan*

2550

(In diesem Textfeld stehen maximal 2500 Zeichen zur Verfügung. Sollte die maximal zulässige Zeichenzahl überschritten werden, wird der Text entsprechend abgeschnitten. Bitte prüfen Sie deshalb genau, ob Ihr Text vollständig ist und die maximale Anzahl der Zeichen – insbesondere bei kopierten Text - nicht überschreitet! Eine Fehlermeldung bei Überschreitung der maximal zulässigen Zeichenzahl erfolgt nicht!)

Es ist folgende Zeitschiene geplant:

- | | |
|---|-------------------|
| 1. Kooperative Projektentwicklung und –steuerung | 01/2020 – 12/2024 |
| 2. Identifikation und Ankauf Ausgleichflächen | 01/2020 – 03/2020 |
| 3. Machbarkeitsstudie für eine Fußgänger- und Radfahrbrücke | 03/2020 – 06/2020 |
| 4. Ankauf von DB-Flächen | 04/2020 – 05/2020 |
| 5. Aufwertung der Flächen und Umsiedlung der Eidechsen | 05/2020 – 08/2020 |
| 6. Planungsphase Fußgänger- und Radfahrbrücke | 06/2020 – 12/2020 |
| 7. Maßnahmen der Mobilitätsoptimierung | ab 06/2020 |
| 8. Lösungsszenarien Kreisverkehr | 06/2020 – 12/2020 |
| 9. Bau Fußgänger- und Radfahrbrücke | 01/2021 – 12/2022 |
| 10. Erweiterung Rad- und Fußwegenetz | ab 06/2023 |

Meilensteine:

- Baubeginn und Fertigstellung Bauabschnitt 1
- Fertigstellung der Fußgänger- und Radfahrbrücke
- Erweiterung des Fuß- und Radverkehrsnetzes
- Fertigstellung bzw. Rohbau der weiteren Abschnitt 2 – 7

3. Projektskizzeneinreichende Kommune
4. Ausführende Stelle
5. Kontaktpersonen
6. Ausgabenplan
7. (kommunaler Eigenanteil bei Projekten mehrerer Kommunen)

8. Finanzierungsplan
9. Anlagen
 - 1 bis 4 Bilder/ Pläne
 - Beschluss über die Unterstützung durch Gemeinderat