



Ergebnisdokumentation

Städtebaulicher Rahmenplan für das ehemalige

Turbinenwerk Mannheim-Käfertal

Auftragnehmer

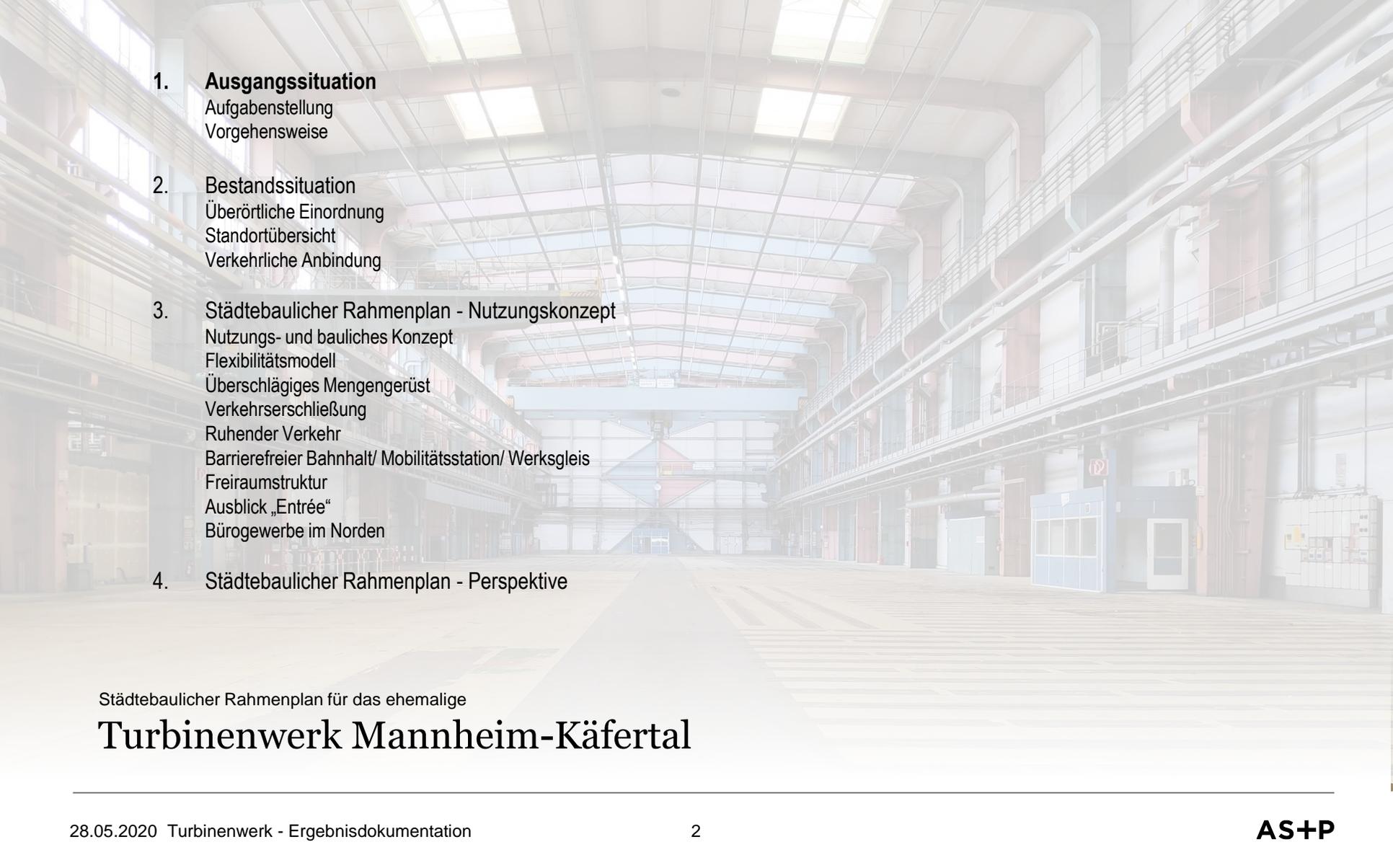
AS+P – Alber Speer + Partner GmbH
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Bearbeitung

Matthias Schöner, Fabian Schäfer, Nikolai Manz, Janine Ettenhuber

Auftraggeber

Aurelis 52. Objektbesitz Mannheim Boveristraße GmbH
Region Mitte
Mergenthalerallee 15-21
65760 Eschborn

- 
- 1. Ausgangssituation**
 - Aufgabenstellung
 - Vorgehensweise
 - 2. Bestandssituation**
 - Überörtliche Einordnung
 - Standortübersicht
 - Verkehrliche Anbindung
 - 3. Städtebaulicher Rahmenplan - Nutzungskonzept**
 - Nutzungs- und bauliches Konzept
 - Flexibilitätsmodell
 - Überschlägiges Mengengerüst
 - Verkehrerschließung
 - Ruhender Verkehr
 - Barrierefreier Bahnhof/ Mobilitätsstation/ Werksgleis
 - Freiraumstruktur
 - Ausblick „Entrée“
 - Bürogewerbe im Norden
 - 4. Städtebaulicher Rahmenplan - Perspektive**

Städtebaulicher Rahmenplan für das ehemalige

Turbinenwerk Mannheim-Käfertal

Ausgangssituation

Aufgabenstellung

Nach dem Erwerb der rund 17,5 ha großen Fläche des ehemaligen Turbinenwerks beabsichtigte die Aurelis Real Estate Service GmbH gemeinsam mit der Stadt Mannheim eine nachhaltige Revitalisierung des weitgehend brachliegenden Areals. Für das bislang gewerblich-industriell genutzte Areal sollte eine zukunftssträchtige Nutzungskonzeption mit Schwerpunkt auf modernem Gewerbe entwickelt werden. Dabei sind auch größere bauliche und städtebauliche Veränderungen auf dem Areal geplant. Das innenstadtnah gelegene Areal soll so eine funktionale und gestalterische Aufwertung erfahren.

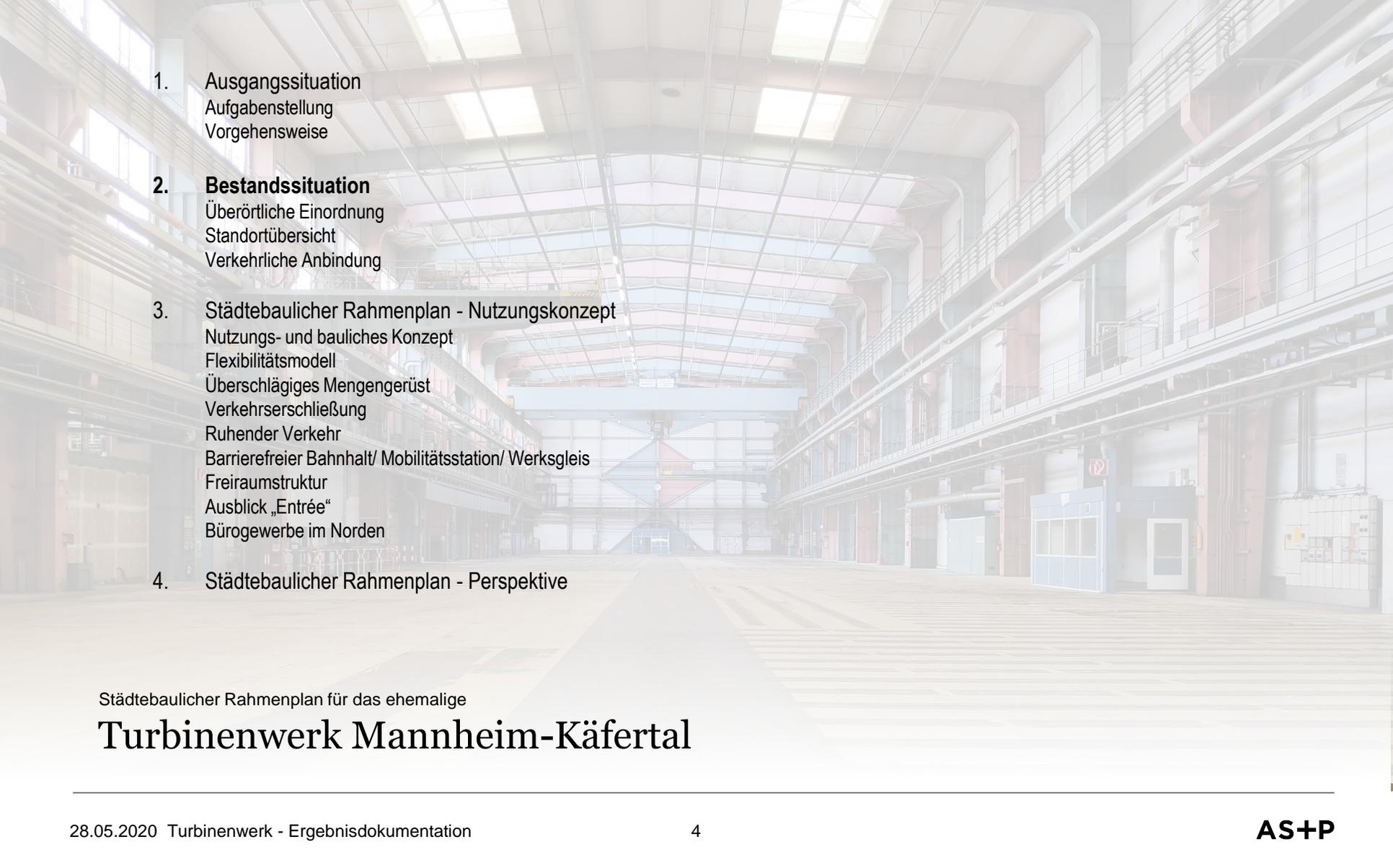
Im Zeitraum von November 2018 bis Januar 2019 wurde durch AS+P eine erste städtebauliche Strukturskizze erarbeitet, um die grundsätzliche Entwicklungsrichtung und die städtebaulichen Potentiale des Gebiets auszuloten. Diese Strukturplanung diente der Unterstützung der unternehmensinternen Entscheidungsfindung sowie Abstimmung mit der Fachverwaltung der Stadt Mannheim. Auf Grundlage dieser Vorarbeit wurde nunmehr in einem weiteren Konkretisierungsschritt ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der als Grundlage für die nachfolgende Bauleitplanung dienen soll.

Vorgehensweise

Da bereits im Rahmen der Erarbeitung der Vorstudie eine Bestandsanalyse durchgeführt wurde, lag der erste Arbeitsschritt in der Anpassung der städtebaulichen Strukturskizze an die Ergebnisse der zwischenzeitlich zwischen der Aurelis Real Estate und der Stadt Mannheim geführten Abstimmungen und Gespräche.

Auf Grundlage dieser Überarbeitung erarbeitete AS+P einen integrierten städtebaulichen Rahmenplan im Maßstab 1:1.000 mit erläuternden Darstellungen und Diagrammen.

Hierbei wurden Städtebau, Freiraumplanung und Erschließungsplanung (technische Infrastruktur und Verkehr) als integrative Planelemente behandelt und in ständiger Abstimmung mit dem Auftraggeber und Infrastrukturoxperten weiterentwickelt. Von besonderer Bedeutung waren in diesem Zusammenhang auch die Nutzungsbindungen einzelner Bestandsgebäude. Diese wurden im Rahmenplan verarbeitet.

- 
1. Ausgangssituation
Aufgabenstellung
Vorgehensweise
 2. **Bestandssituation**
Überörtliche Einordnung
Standortübersicht
Verkehrliche Anbindung
 3. Städtebaulicher Rahmenplan - Nutzungskonzept
Nutzungs- und bauliches Konzept
Flexibilitätsmodell
Überschlägiges Mengengerüst
Verkehrerschließung
Ruhender Verkehr
Barrierefreier Bahnhof/ Mobilitätsstation/ Werksgleis
Freiraumstruktur
Ausblick „Entrée“
Bürogewerbe im Norden
 4. Städtebaulicher Rahmenplan - Perspektive

Städtebaulicher Rahmenplan für das ehemalige

Turbinenwerk Mannheim-Käfertal

Bestandssituation

Überörtliche Einordnung

Die Stadt Mannheim liegt im Norden Baden-Württembergs in der Metropolregion Rhein-Neckar und stellt das wirtschaftliche Zentrum der Region dar. Überregional ist die Stadt über einen Autobahnring, der die Agglomeration Mannheim und Ludwigshafen umgibt, an die Bundesautobahnen A6, A5, A67, A61 und A65 angebunden. In ihrer Gesamtheit stellen die genannten Anbindungen an übergeordnete Verkehrsstrassen eine sehr gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen dar. Die regionale Anbindung Mannheims erfolgt über die Bundesstraßen B44, B38, B36 und die sich anschließende B535

Die Stadt ist über den Mannheimer Hauptbahnhof an den überregionalen Schienenverkehr angebunden und stellt den zweitgrößten Eisenbahnknoten Südwestdeutschlands dar.

Das Turbinenwerk befindet sich im nordöstlich gelegenen Stadtteil Käferteil und ist über die Bundesstraßen 44 und 38 an die im Norden und Osten verlaufende A6, die östlich verlaufende A5 sowie die Mannheimer Innenstadt angebunden.



Bestandssituation

Standortübersicht

Das Turbinenwerk stellt sich in seiner Bestandssituation als geschlossenes Werksgebiet dar. Resultierend aus vorangegangener Nutzung, d.h. insbesondere der Herstellung von Turbinen zur Energiegewinnung, zeichnet sich das Areal durch seinen Werkshallenbestand mit teilweise in den Hallen integrierten Portalkränen aus. In diesem Kontext sind vor allem die Qualitäten der Hallen 18 und 26 zu benennen, die mit einer Höhe von über 20 m und Traglasten von bis zu 470 Tonnen nicht nur im städtebaulichen Kontext, sondern auch im technisch-funktionalen Zusammenhang eine besondere Situation und bemerkenswerten Ort im Werksareal darstellen.

Weiterhin zeichnet sich das Areal durch seine Bürobestände in den südwestlich und südöstlich gelegenen Randbereichen in Verbindung mit räumlicher Bezugnahme zur Boveristraße sowie einer Bebauung entlang der Rollbühlstraße aus. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Außenwahrnehmung des Gebäudebestands aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Werksareal und der höher gelegenen sowie parallel verlaufenden Straßenbahnstrecke bzw. Rollbühlstraße lediglich im Bereich der Boveristraße in größerem Umfang möglich ist.

Verkehrliche Anbindung

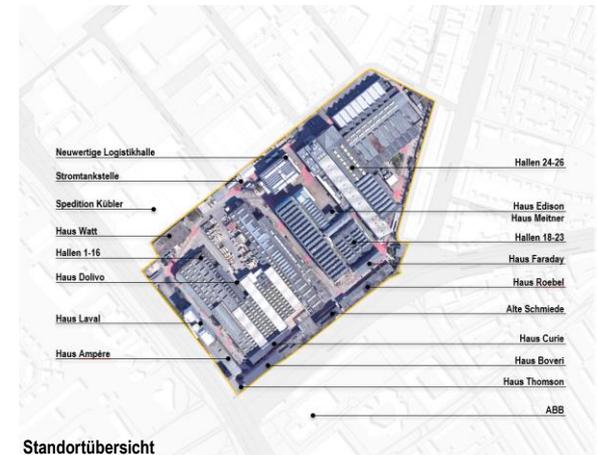
Das Werksareal ist über die Boveristraße im Südwesten und die Turbinenstraße sowie die Galvanistraße im Nordwesten an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Zufahrtstore zum Areal befinden sich im Umfeld der Boveristraße und entlang der nordwestlichen Grenze des Werksareals an der Turbinenstraße sowie der Galvanistraße. Der Turbinenstraße kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, da diese im Rahmen des Werksbetriebs für den Schwerlastverkehr ausgebaut und als Schwerlastroute über die Obere-Ried-Straße und Reichenbachstraße genehmigt wurde.

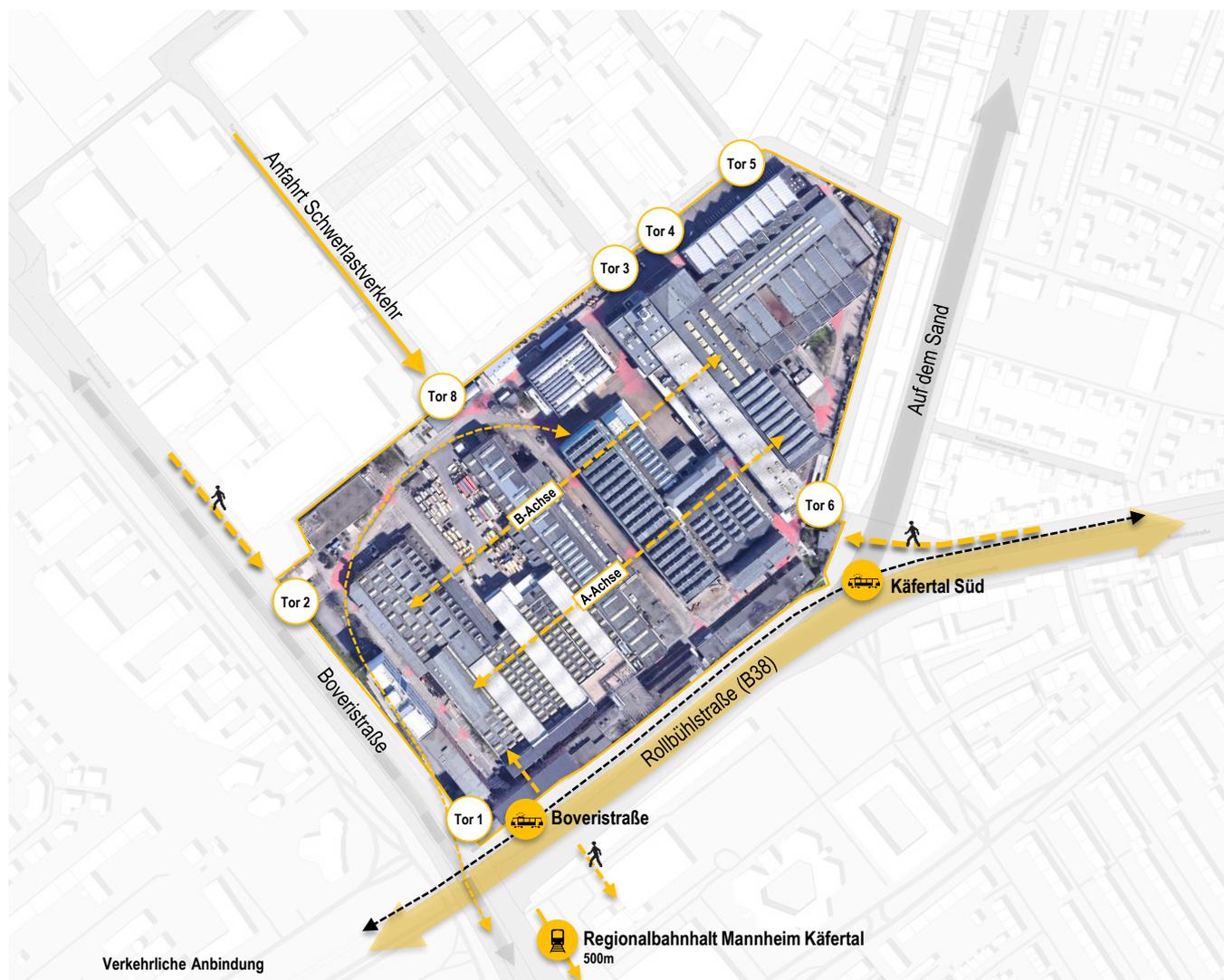
Als weiterer Zugang zum ehemaligen Werksareal präsentiert sich Tor 6 als einzige Eingangssituation mit räumlichem Bezug zu den östlich angrenzenden Wohnstandorten. Ein Kiosk markiert den Eingang zum tiefer gelegenen Werksareal.

Die interne Erschließung des Areals ist geprägt durch die Nutzung als Werksgebiet und zeichnet sich durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine maximale Ausnutzung der Freibereiche als Verkehrsflächen entlang der Hallenbestände aus. Ergänzt wird das interne Erschließungssystem durch zwei durch das

Plangebiet verlaufende und für LkW-Verkehre ertüchtigte Erschließungsachsen, welche die Hallen von Südosten nach Nordwesten queren (Achsen A und B).

Das Turbinenwerk ist darüber hinaus über die Straßenbahnhaltepunkte Boveristraße im Süden und Käfertal-Süd im Norden an den ÖV angebunden und verfügt mittelbar über den Haltepunkt Mannheim-Käfertal über eine Anbindung an den Regionalbahnverkehr der Deutschen Bahn.





Verkehrliche Anbindung

Bestandssituation Verkehrliche Anbindung

Anbindung MIV

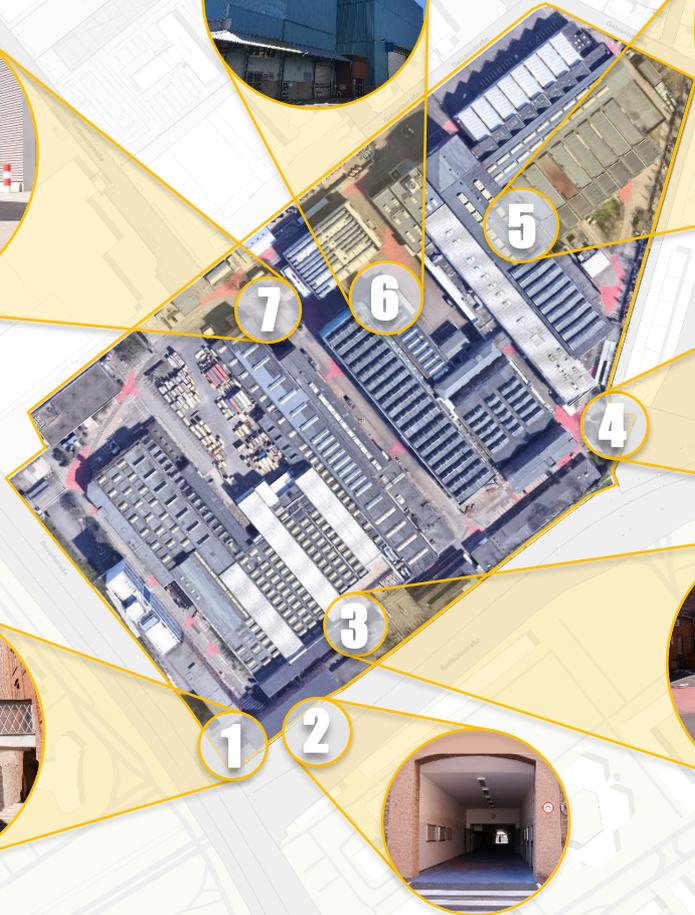
- Verkehrliche Anbindung über Boveristraße (Tor 1 und Tor 2) im Südwesten und Turbinenstraße (Tor 3 und Tor 8) im Nordwesten – geeignet für Schwerlastverkehr
- Fußläufige Anbindung an Wohngebiete und Stadtteil über Tor 6 im Osten

Anbindung ÖPNV

- Anbindung an Straßenbahnen (Linien 4, 5 und 15) über Haltepunkte *Boveristraße* im Süden und *Käfertal Süd* im Osten
- Anbindung an Busliniennetz über Haltepunkte *Käfertal Süd* im Osten (Linie 50) und *Boveristraße* im Süden (Linie 58)
- Anbindung an Regionalbahnen über Haltepunkt *Mannheim Käfertal*, ebenfalls mit Lage an der *Boveristraße*

Anbindung Rad- und Fußwegenetz

- Fuß- und Radwegenanbindung an Wohngebiete im Osten über Tor 6 und über „Speiseröhre“ im Südosten



Bestandssituation Prägende Orte

1: Tor 1

Eingangssituation in das Turbinenwerk durch historischen Torbogen des Gebäudes Thomson und mit Gedenktafel der gefallenen des Ersten Weltkriegs

2: „Speiseröhre“

Werksseitige Wegeverbindung und fußläufige / barrierefreie Verknüpfung zum Firmenareal ABB

3: Historische Achse

Werksseitige Wegeverbindung mit industriellem Charme durch beidseitige Bebauung mit Backsteingebäuden und überirdisch verlaufenden Leitungssträngen

4: Entrée

Eingangssituation mit „Gesicht zur Stadt“ und Anbindung an öffentlichen Raum, Kiosk mit Zugang von außerhalb des Werksgeländes

5: Halle 18 / 25 / 26

Beeindruckende Industriearchitektur, hohes identitätsstiftendes Potential

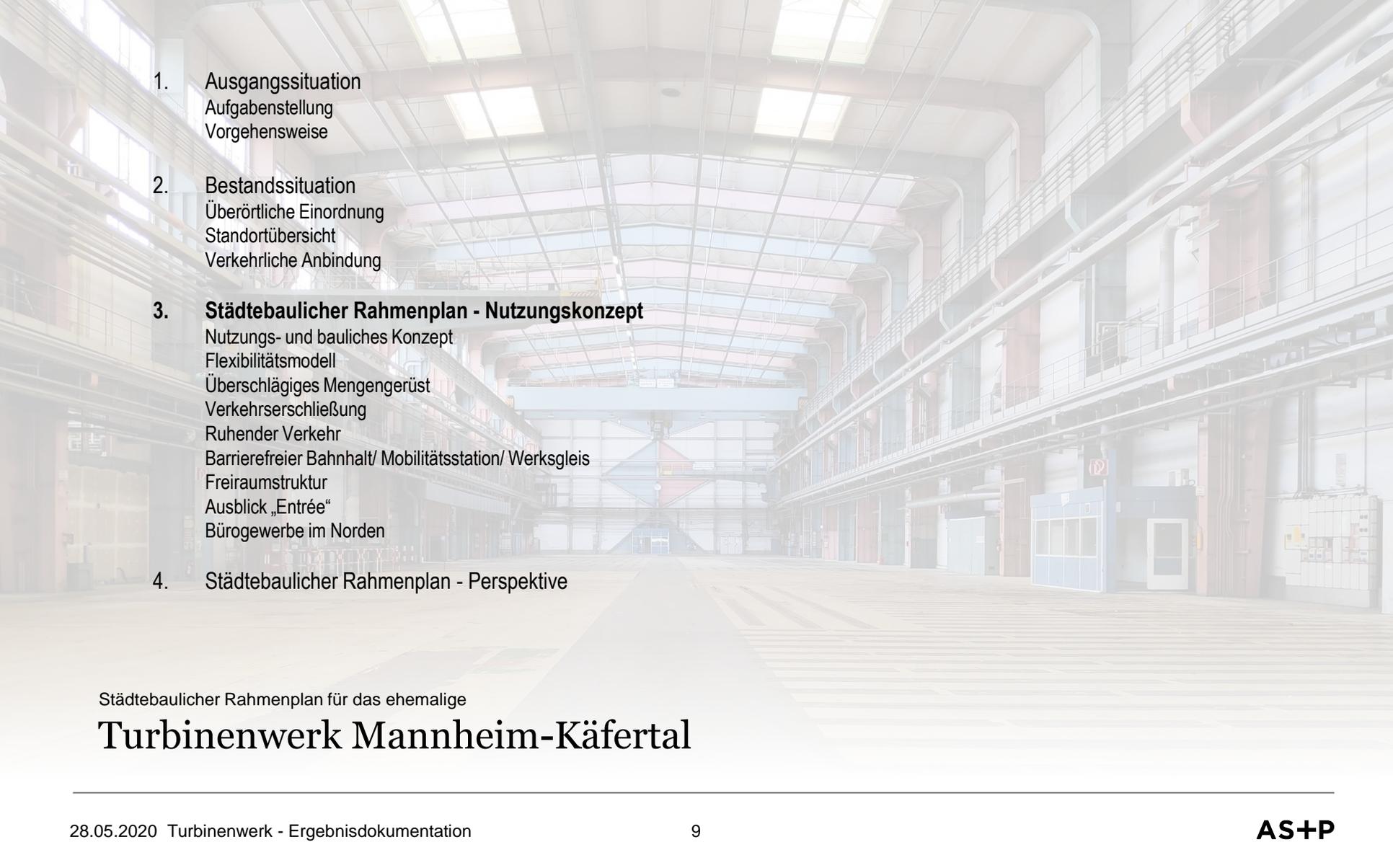
6: Testturm

Hochpunkt auf dem Areal

7: Freiraum vor Halle 15

Platzartige Freiraumsituation mit Baumpflanzungen und Backsteinfassaden mit hohem industriellen Charme und Brunnenskulptur

Prägende Orte

- 
1. Ausgangssituation
Aufgabenstellung
Vorgehensweise
 2. Bestandssituation
Überörtliche Einordnung
Standortübersicht
Verkehrliche Anbindung
 3. **Städtebaulicher Rahmenplan - Nutzungskonzept**
Nutzungs- und bauliches Konzept
Flexibilitätsmodell
Überschlägiges Mengengerüst
Verkehrerschließung
Ruhender Verkehr
Barrierefreier Bahnhof/ Mobilitätsstation/ Werksgleis
Freiraumstruktur
Ausblick „Entrée“
Bürogewerbe im Norden
 4. Städtebaulicher Rahmenplan - Perspektive

Städtebaulicher Rahmenplan für das ehemalige

Turbinenwerk Mannheim-Käfertal



- 1 – Aktivierung Bürobestände
- 2 – Parkhaus
- 3 – property as a service
- 4 – Hallen- bzw. Büromodule 1. Etappe

Städtebaulicher Rahmenplan Nutzungskonzept

Aktivierung Bürobestände

- Kurzfristige Aktivierung und Wiedernutzung der bestehenden Bürogebäude im Süden des Turbinenwerks (nach Sanierung)

Parkhaus im Vorgriff auf Gesamtbedarf

- Erster Baustein, kurzfristiger Realisierungshorizont im Rahmen des Rückbaus der Hallen 1-12

Property as a Service

- Wiederinbetriebnahme bestehender Hallensegmente durch Vermietung in Verbindung mit Serviceangeboten entsprechend dem Konzept „Property as a Service“

Hallen- bzw. Büromodule 1. Etappe

- Entwicklung der ersten gewerblich zu nutzenden Hallen- bzw. Büromodule im Umgriff der Hallen 1-12 und im Zusammenhang mit der Errichtung des Parkhauses

Nutzungskonzept

Städtebaulicher Rahmenplan

Nutzungs- und bauliches Konzept

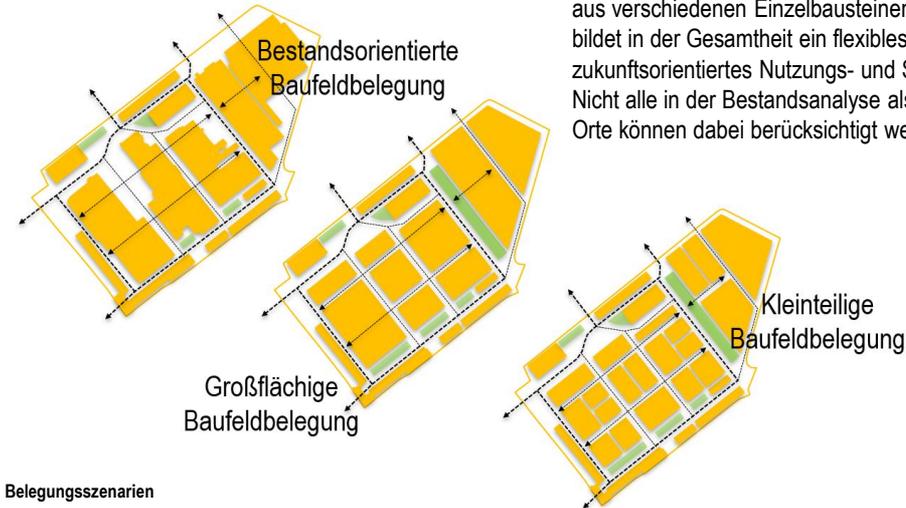
Der städtebauliche Rahmenplan sieht eine etappenweise Entwicklung des Areals vor. Eine übergeordnete Bedeutung kommt dabei der Erschließungsinfrastruktur zu, die zum einen den Erhalt und Betrieb bestehender Hallensegmente ermöglicht, zum anderen aber auch ein flexibles Erschließungsraster generiert, welches die Entwicklung der einzelnen Baufelder langfristig sicherstellt und die Umwidmung des Areals zu einem nachhaltigen Bestandteil des öffentlichen Stadtraums ermöglichen muss. Darüber hinaus soll die Ansiedlung hochwertiger Arbeitsplätze ermöglicht werden.

Das Turbinenwerk soll dahingehend als moderner und zukunftsorientierter innerstädtischer Gewerbestandort entwickelt werden und neben den bestehenden Büronutzungen auch weiterhin produzierendes Gewerbe beherbergen. Hierzu soll in einem ersten Entwicklungsschritt die Wiederinbetriebnahme einzelner Hallensegmente angestrebt und durch innovative und entwicklungsunterstützende Serviceangebote („property as a service“) einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Die Digitalisierung des produzierenden Gewerbes und das Konzept der „Smart Factory“ stehen dabei im Vordergrund der Planungsüberlegungen.

Die Analyse und Bewertung der Bestandsgebäude hat ergeben, in welchen Bereichen sich der vorhandene Gebäudebestand für eine weitere Nutzung eignet (im Rahmenplan „rot“ dargestellt) und welche Bereiche aufgrund der Bausubstanz oder aufgrund fehlender Nachfrage für die vorhandenen Gebäudestrukturen obsolet sind (im Rahmenplan „weiß“ dargestellt). Die nördlich hiervon liegenden Produktionshallen sind bis auf das früheren Logistik-Zentrum und das Construction Lab zum Abriss vorgesehen. Die Halle 18 bleibt voraussichtlich in diesem Teilbereich am längsten stehen.

Weiter nach Norden soll die Halle 25+26 erhalten bleiben, für die das Nutzungsmodell „Property as a service“ gilt. Hierunter versteht man eine eher kurzfristige und kleinteiligere Vermietung in Verbindung mit Serviceangeboten. Im Norden sind auf langfristige Sicht wenig störende Bürogebäude in der direkten Nachbarschaft zur Wohnbebauung „Auf dem Sand“ vorgesehen.

Die Entwicklung der einzelnen Teilbereiche des Turbinenwerks erfolgt von Süden nach Norden, setzt sich aus verschiedenen Einzelbausteinen zusammen und bildet in der Gesamtheit ein flexibles und zukunftsorientiertes Nutzungs- und Standortkonzept ab. Nicht alle in der Bestandsanalyse als prägend erkannte Orte können dabei berücksichtigt werden



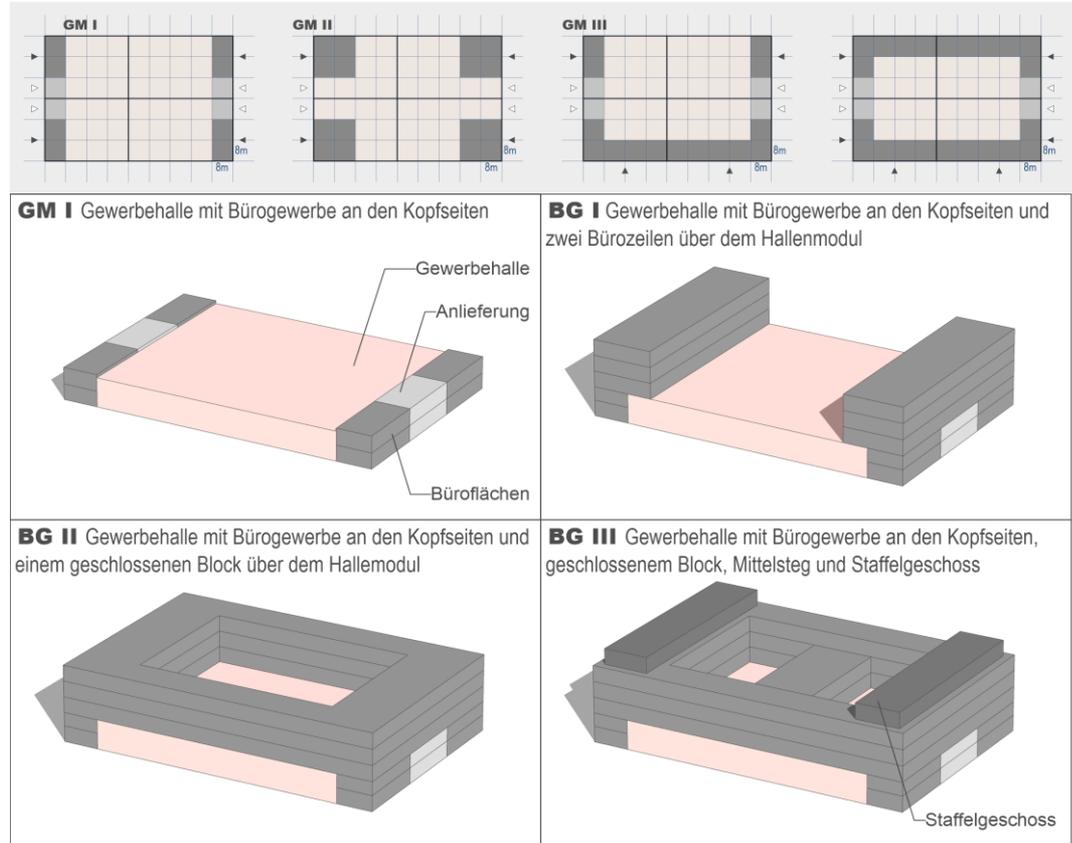
Städtebaulicher Rahmenplan

Flexibilitätsmodell

Zur Erschließung des Areals sieht der städtebauliche Rahmenplan die Umsetzung eines nutzungsvariablen Erschließungsrasters vor, wodurch zum einen die Anfahrbarkeit bestehender Hallensegmente in Abhängigkeit zum Bedarf am Markt sichergestellt werden kann. Darüber hinaus erlaubt die Rasteraufteilung jedoch auch eine flächen- und nutzungseffiziente Neubelegung in Form moderner Hallenmodule in Kombination mit Büronutzungen. Dies sorgt für eine große Bandbreite hinsichtlich des Flächenbedarfs und der Dimensionierung der Hallen- und Büroeinheiten. Die hieraus aufgrund der flexiblen Nutzungseinteilung (Einzel-, Doppel-, Mehrfachbelegung von Hallen- sowie Büroelementen) resultierende Bandbreite des Flächenangebots erlaubt in diesem Zusammenhang im Rahmen der Realisierung und des fortlaufenden Standortbetriebs eine hohe Flexibilität und eine schnelle Reaktion auf ggf. veränderte Marktbedingungen und das damit verbundene Nachfrageverhalten potentieller Nutzer.

Nachfolgendes Flexibilitätsmodell verdeutlicht schematisch diese modulare Entwicklung aufbauend auf verschiedenen Grundmodellen.

Metamorphose
Gewerbehallen
zu Bürogewerbe



Flächenbilanzierung

Baufelder	ca. 94.700 m ²
Freiflächen	ca. 17.700 m ²
Verkehrsflächen	ca. 29.700 m ²



Städtebaulicher Rahmenplan Überschlägiges Mengengerüst

Baufelder	GF*
1 Bürogebäude (Bestand)	12.105m ²
2 Bürogebäude (Bestand)	3.309m ²
3.1 Hallenmodul (Neubau)	4.653m ²
3.2 Parkhaus (Neubau)	20.700m ²
3.3 Büro auf Hallen (Neubau)	11.780m ²
4.1 Gewerbehalle (Bestand)	4.559m ²
4.2 Hallenmodul (Neubau)	4.928m ²
4.3 Büro auf Hallen (Neubau)	11.780m ²
5.1 Gewerbehalle (Bestand)	2.427m ²
5.2 Büro auf Hallen (Neubau)	15.825m ²
5.3 Büro auf Hallen (Neubau)	9.273m ²
6.1 „Landmark“	15.720m ²
6.2 „Alte Schmiede“	899m ²
7.1 Gewerbehalle (Bestand)	11.569m ²
7.2 Bürogebäude (Neubau)	7.845m ²
7.3 Bürogebäude (Neubau)	10.136m ²
7.4 Bürogebäude (Neubau)	6.645m ²
7.5 Bürogebäude (Neubau)	6.414m ²
Gesamt	160.566m²

*GF rechnerisch aus Grundstücksfläche, GRZ Annahme (0,8 in Gewerbegebieten gem. BauNVO) und GFZ (2,4 in Gewerbegebieten gem. BauNVO) ermittelt. GF für Bestandsgebäude graphisch ermittelt; Maximallastannahme, Grünflächenbilanz unterschritten.

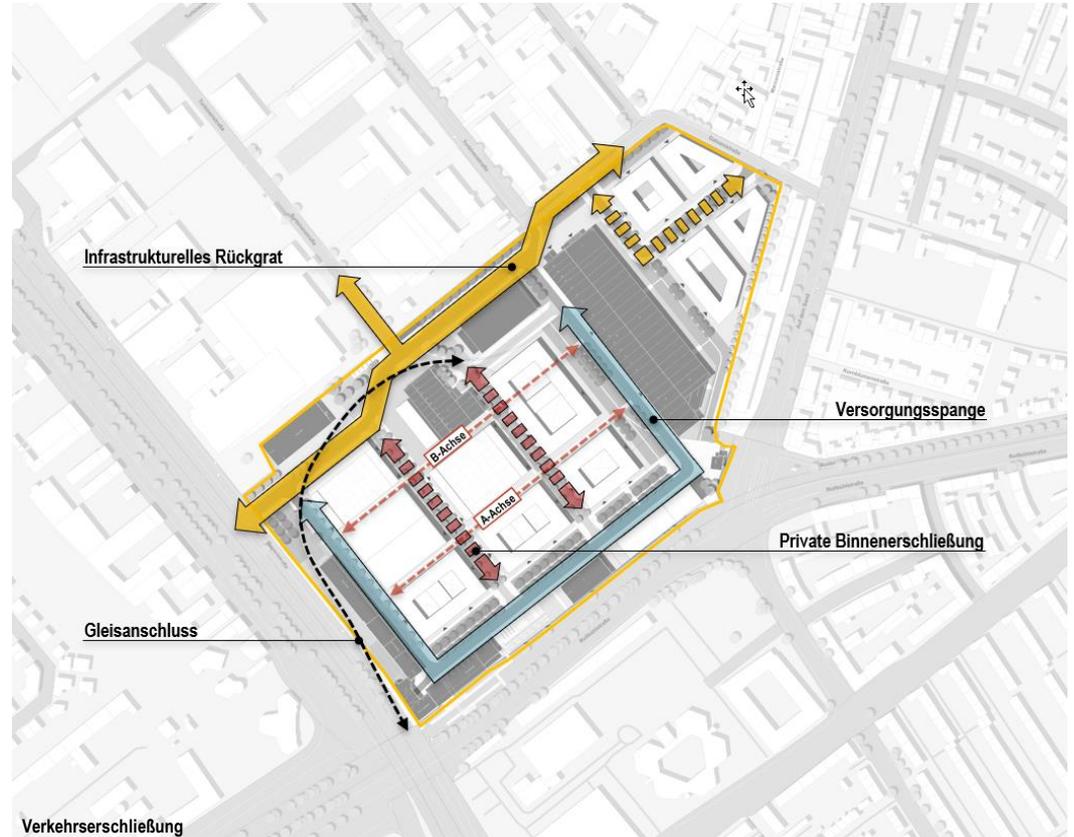
Städtebaulicher Rahmenplan

Verkehrerschließung

Die Erschließung des Areals erfolgt über eine nordwestlich verlaufende Erschließungsachse, die die Boveristraße an die Galvanistraße anbindet und hinsichtlich des Turbinenwerks das sogenannte „infrastrukturelle Rückgrat“ abbildet. In ihrer Ausgestaltung als robuste Verkehrsinfrastruktur dient sie neben der MIV-Verkehrszuführung der künftig am Standort Beschäftigten insbesondere der Standortlogistik und damit auch der An- und Abfahrt zu den Gewerbehallen durch LkW-Verkehr.

An das „infrastrukturelle Rückgrat“ schließt in Richtung Südosten eine „Versorgungsspanne“ an, die ringförmig im südwestlichen und -östlichen Teilbereich entlang der bestehenden Bürogebäude und im nördlichen Teilbereich entlang der Halle 25 / 26 geführt wird. Sie dient der Andienung der nachgeordneten Nutzungseinheiten.

Der zentrale Kernbereich des Turbinenwerks soll sich auch künftig durch einen hohen Anteil an Gewerbehallen auszeichnen. Hierzu soll eine „private Binnenerschließung“ vorgehalten werden, die das „infrastrukturelle Rückgrat“ mit der „Versorgungsspanne“ verbindet und die quer verlaufenden A- und B-Achsen in das Erschließungskonzept einbindet, wodurch vorgenannte Flexibilität in der Nutzungsanordnung gewährleistet werden kann.



Städtebaulicher Rahmenplan

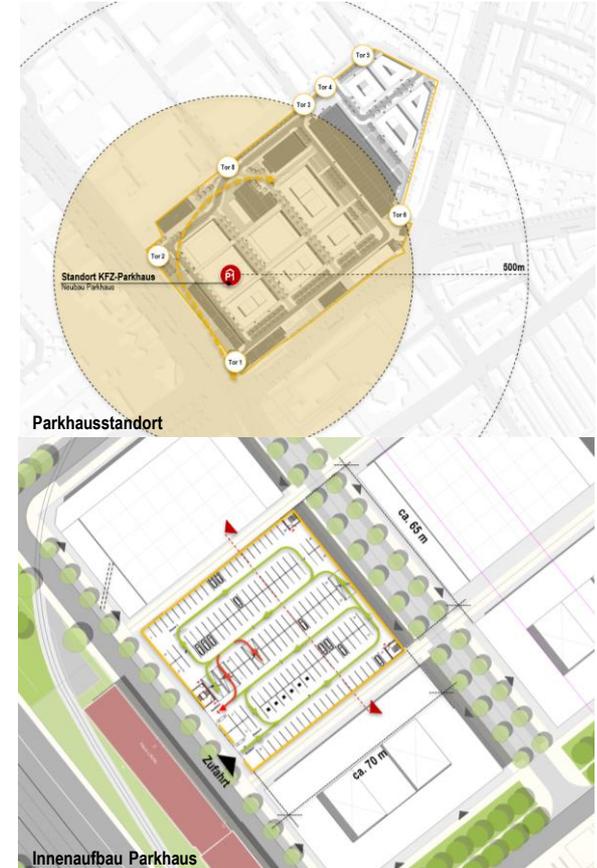
Ruhender Verkehr

Aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs, der sich bereits aufgrund der gegenwärtigen Aktivierung des Bürobestandes ergibt, wird eine frühzeitige Realisierung eines nutzungsangemessenen Stellplatzangebotes notwendig. In diesem Zusammenhang gilt es, die hierfür notwendigen Parkierungsbauten sinnvoll und nachhaltig zu positionieren.

Zur Befriedigung des Stellplatzbedarfs des Turbinenwerks wird daher eine Parkierungsanlage vorgesehen, die sich im Umfeld des infrastrukturellen Rückgrats befinden. Ausgehend von diesem Standort kann über einen Erreichbarkeitsradius von ca. 300m der gesamte südliche Umgriff des Turbinenwerks erfasst werden. Der Parkhausstandort ist im Bereich der Zufahrt zum infrastrukturellen Rückgrat über die Boveristraße vorgesehen. Der Standort soll in Form eines Parkhauses als erster Entwicklungsbaustein realisiert werden und im Nachgang zum Rückbau der Hallen 1-12 umgesetzt werden.

Mit einer Gesamtkapazität von etwa ca. 740 Stellplätzen auf 9 Split-Level-Ebenen deckt diese Maßnahme nicht nur den gegenwärtigen Stellplatzbedarf der aktuell bestehenden Büronutzungen ab, sondern schafft darüber hinaus zusätzliche Stellplatzkapazitäten, um weiteren Nutzungsanfragen am Standort gerecht werden zu können.

Im Sinne einer nachhaltig ausgelegten Standortentwicklung ist hinsichtlich der baulichen Umsetzung der Parkierungsbauten insbesondere von zeitgemäßen Anforderungen an Fassadenbegrünung auszugehen. Darüber hinaus würde es sich anbieten Photovoltaikanlagen auf den Flachdächern der Parkbauten vorzusehen.



Verkehrersschließung Ruhender Verkehr

Stellflächen

- 1 20 lfd. m Längsparkstreifen
- 2 184 lfd. m Längsparkstreifen
- 3 60 lfd. m Längsparkstreifen
- 4 48 lfd. m Längsparkstreifen
- 5 117 lfd. m Längsparkstreifen
- 6 77 lfd. m Längsparkstreifen
- 7 2 x 125 lfd. m Längsparkstreifen *
- 8 2 x 151 lfd. m Längsparkstreifen *
- 9 2 x 175 lfd. m Längsparkstreifen
- 10 167 lfd. m Längsparkstreifen

~250 SP

Je zwei Längsparkplätze → ein Baum (2mx2m*)
→ ca. 1.575 m Längsparkstreifen = 262 Parkplätze

-  7 E-Mobility-Stellplätze
-  740 Stellplätze Parkdeck
-  Car-Sharing Angebote
-  Fahrradstellplätze

~740 SP

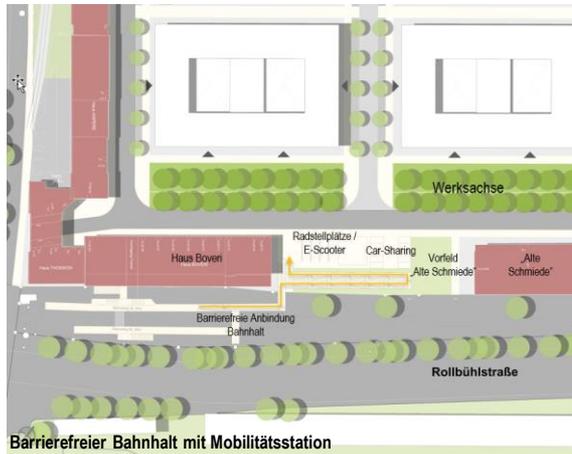
*vgl. Stadt Mannheim: Vorgaben für das Planen und Bauen im öffentlichen Raum

*potenziell mögliche Stellplätze im Straßenraum der privaten Binnenerschließung

Städtebaulicher Rahmenplan

Barrierefreier Bahnhof

Das Turbinenwerk ist über die Straßenbahnhaltepunkte Boveristraße und Käfertal-Süd an den ÖV der Stadt Mannheim angebunden. Im Rahmen von Planungsüberlegungen zur Optimierung einer verbesserten Barrierefreiheit bestehender Haltestellen legte der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) erste Planungsansätze für den Umbau der Haltestelle Boveristraße vor.



Im Zuge der Abstimmung des Rahmenplans wurde mit dem RNV eine direkte barrierefreie Anbindung des Bahnhofs an den Standort Turbinenwerk unter Inanspruchnahme bestehender Bauflächen zwischen Haus Boveri und alter Schmiede festgelegt. Zur Attraktivierung des Bahn-Haltepunktes und zur Vorhaltung einer großzügigen und klar einsehbaren Zugangssituation soll die Rampeanlage in diesem Teilbereich freigestellt werden und im Bereich der Vorfeldflächen mit einer Mobilitätsstation ergänzt werden.

Mobilitätsstationen

Die Vorhaltung von Mobilitätsstationen in zentraler Lage sowie deren Ausbau in Form von Fahrradmietstationen, Car-Sharing-Stellplätzen und E-Scooter-Stationen scheint geeignet, das Verkehrsverhalten als Schnittstelle zwischen den Verkehren der Besucher und Beschäftigten am Standort nachhaltig zu optimieren. Vor diesem Hintergrund sollen mind. 2 Mobilitätsstationen am Standort eingerichtet werden. Neben der Standortoption im Umfeld des oben genannten Bahnhafes soll eine weitere Mobilitätsstation im Umfeld der bestehenden Stromtankstelle, benachbart zu Tor 8, vorgesehen werden.

Werksgleis

Das Turbinenwerk verfügt gegenwärtig über einen eigenen Gleisanschluss mit Anbindung an das übergeordnete Schienenverkehrsnetz. Im Rahmen der konzeptionell angestrebten Wiederinbetriebnahme der Hallen 18 und 26 sowie u.a. aufgrund der hohen Traglasten der vorhandenen Portalkräne von bis zu 470 Tonnen, scheint eine interimswise Nutzung der Hallen im Rahmen von Schwerlastlogistik denkbar. Da der Gleisanschluss eine Alternative zu den üblichen Verkehrswegen über die Straße darstellt und um den ggf. bestehenden Standortvorteil im Zuge der Hallen- und Flächenvermarktung bezüglich Schwerlastlogistik nicht zu verlieren, sollte diese grundsätzliche Möglichkeit der Verkehrsabwicklung aufrecht erhalten werden.

Der Erhalt des Gleisanschlusses im Rahmen der rechtlichen Vorgaben der Verordnung über den Bau- und Betrieb von Anschlussgleisen (BOA) sowie die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE) scheint in diesem Zusammenhang grundsätzlich möglich, muss aber im Zuge der weiteren Projektumsetzung konkret überprüft werden.

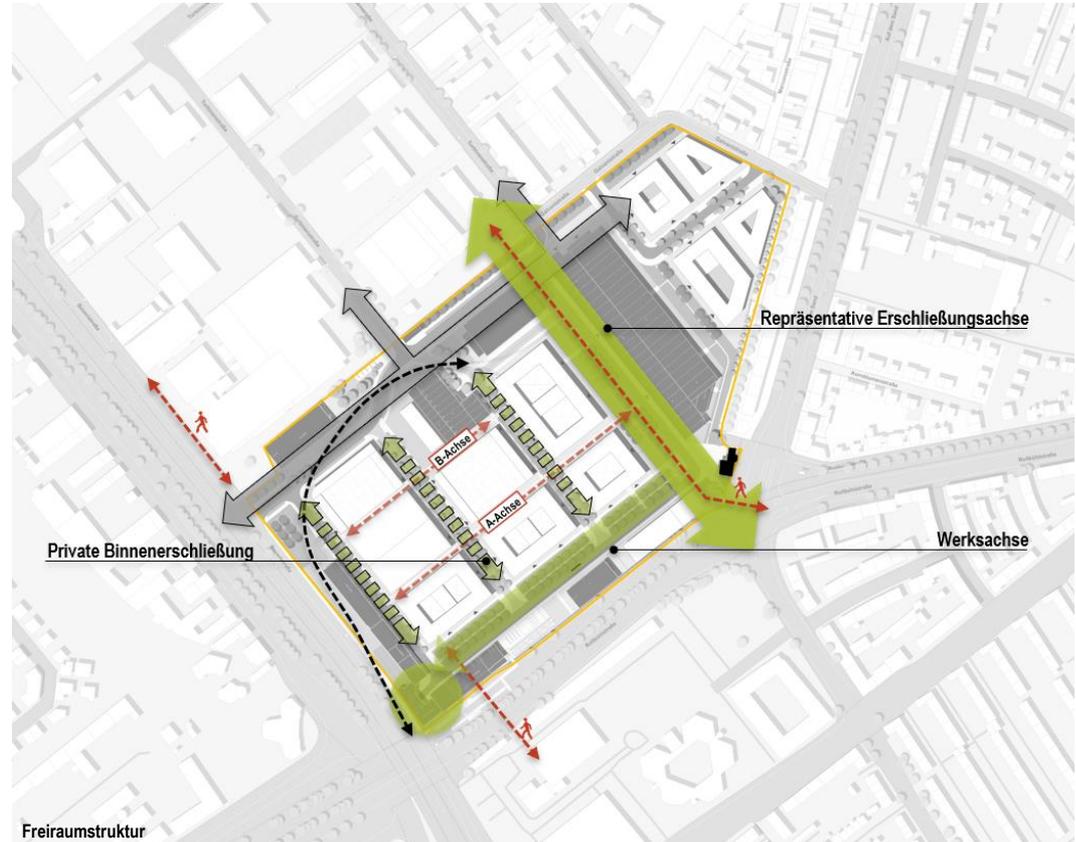
Städtebaulicher Rahmenplan

Freiraumstruktur

Die anstehende Entwicklung und Umstrukturierung des Areals bietet die Chance, das Turbinenwerk zur Stadt hin zu öffnen und als Bestandteil des öffentlichen Stadtraums erlebbar zu machen.

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Eingangssituation am Tor 6 als künftigen „Entrée“ des Standortes Turbinenwerk zu. Die Eingangssituation zum Areal muss daher über eine gestalterisch ansprechende städtebauliche und freiraumspezifische Situation abgebildet werden, welche insbesondere für Fußgänger und Radfahrer den Auftakt zu einer repräsentativen Erschließungsachse mit Anbindung an die Galvanistraße abbildet. Über das Entrée und die attraktiv gestaltete Bewegungsachse soll der Standort Turbinenwerk für die Öffentlichkeit erlebbar gemacht werden und die Durchwegung zu den nordwestlich angrenzenden Wohn- und Arbeitsstandorten optimiert werden.

Eine weitere Grünachse dient darüber hinaus als nachgeordnetes, weil vorwiegend internes Verbindungselement zwischen der Torsituation im Bereich Boveristraße und der Entréesituation am ehemaligen Tor 6. Diese auch als „Werksachse“ bezeichnete Grünverbindung verläuft parallel zur Rollbühlstraße und soll neben der Attraktivierung des dortigen Straßenraumes und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität den dortigen Büro- und Hallennutzung eine hervorgehobene Vorfeld- und Adresssituation bieten.



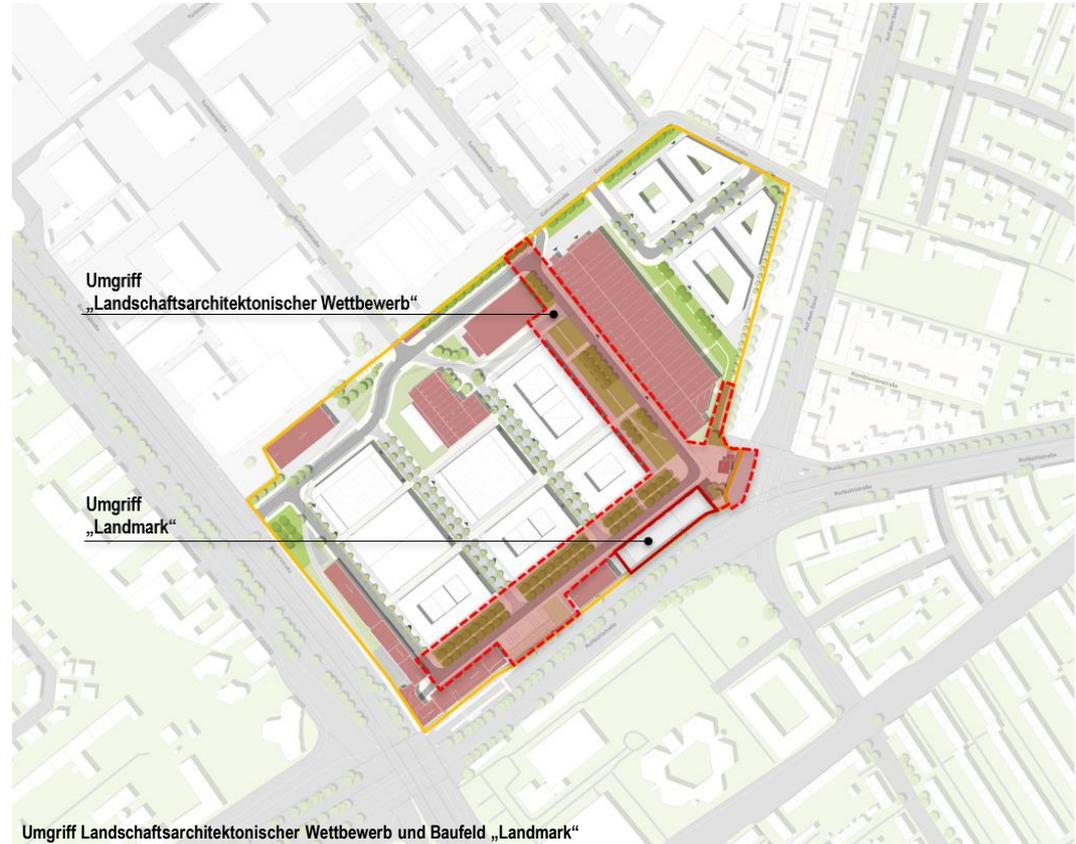
Städtebaulicher Rahmenplan

Ausblick „Entrée“

Der Rahmenplan sieht eine funktionale und gestalterische Aufwertung im Eingangsbereich zum Areal am Tor 6 vor. Um die städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Qualitäten der Eingangssituation besonders hervorzuheben und die Präsenz des Gesamtareals in der öffentlichen Wahrnehmung am Eingangsbereich zu verstärken, bieten sich die folgenden Maßnahmen zur Aufwertung an.

Landschaftsarchitektonischer Wettbewerb

In Abstimmung mit der Stadt Mannheim und im Einvernehmen mit der Aurelis wird im Herbst 2020 ein landschaftsarchitektonischer Wettbewerb für den Entrée- und Eingangsbereich zum Turbinenwerk sowie die angrenzenden Freiraumverbindungen vorbereitet.



Städtebaulicher Rahmenplan

Landmark

Weiterhin soll die prominente Lage an der Hauptverkehrsader Rollbühlstraße (B38), die für die Außenwahrnehmung des Gebiets prägend ist, in Form eines mehrstöckigen „Landmark“-Gebäudes eine dementsprechend qualitätsvolle Gestaltung erhalten. In einer Studie sind erste Ansätze zur architektonischen Gestaltung dargestellt. Im weiteren Verlauf soll gemeinsam mit der Stadt Mannheim die Durchführung eines architektonischen Wettbewerbs vorbereitet werden.



Studie „Landmark“ Fußgängerperspektive

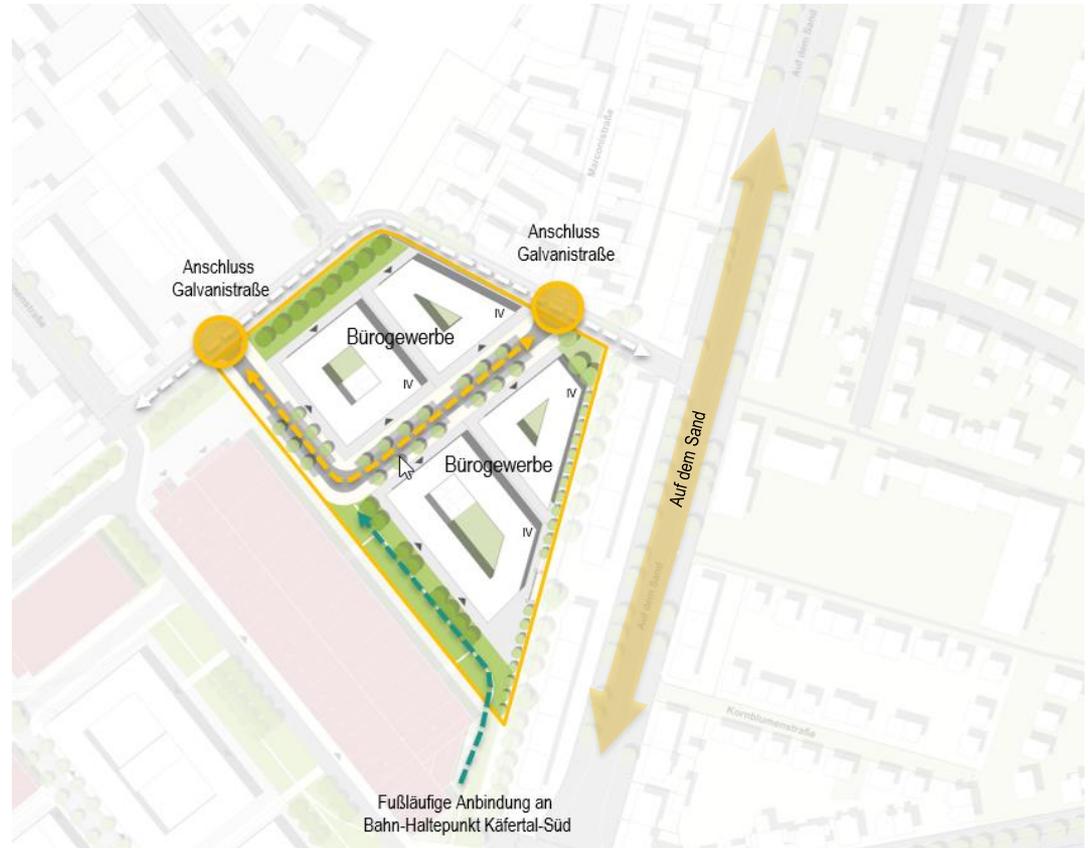
Städtebaulicher Rahmenplan

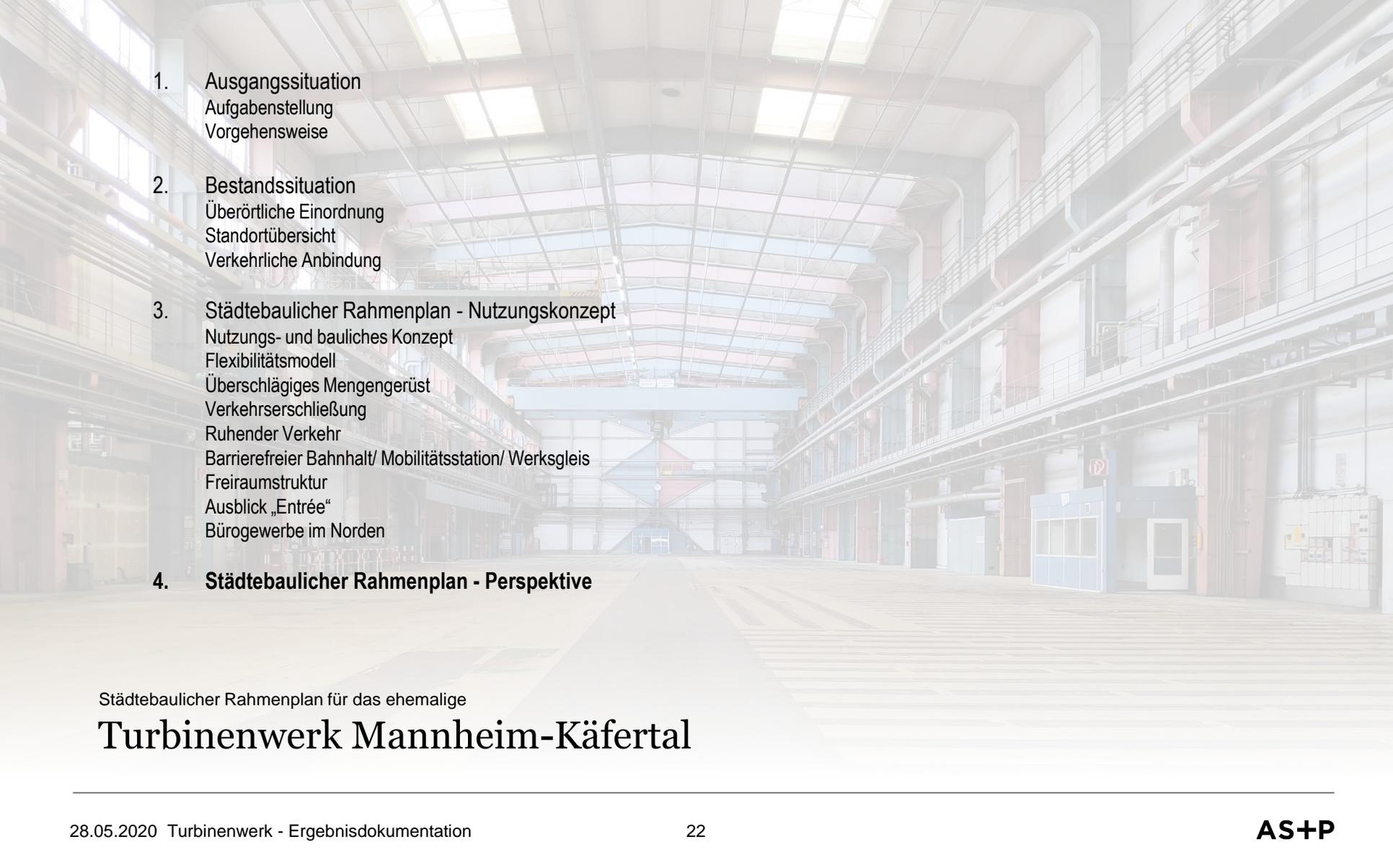
Bürogewerbe im Norden

Der Teilbereich nördlich der Halle 26 zeichnet sich gegenwärtig durch seinen großflächigen Hallenbestand aus. Aufgrund eines bestehenden Mietverhältnisses ist eine Entwicklung des Areals erst mit mittel- bis langfristigem Planungshorizont möglich.

Die teilweise unmittelbare Nachbarschaft zu Wohnnutzungen lässt eine gewerbliche Nutzung im Sinne einer Produktions- oder Logistiknutzungen aufgrund der Lärmemissionen und der damit verbundenen negativen Beeinträchtigung der sensiblen Nutzung „Wohnen“ nicht sinnvoll erscheinen.

Der Rahmenplan sieht daher die Entwicklung des Teilbereichs als Standort für Bürogewerbe vor. Dazu wird der Teilbereich über eine Erschließungsstraße, welche die einzelnen Baufelder erschließt, an die Galvanistraße angebunden. Hierdurch wird der Anteil des Durchgangsverkehrs reduziert. Darüber hinaus ist der Teilstandort über eine Rad- und Fußwege-Verbindung an die Entréesituation anzubinden, wodurch die Erreichbarkeit des ÖV-Haltepunktes „Käfertal-Süd“ für Beschäftigte verbessert würde.



- 
1. Ausgangssituation
Aufgabenstellung
Vorgehensweise
 2. Bestandssituation
Überörtliche Einordnung
Standortübersicht
Verkehrliche Anbindung
 3. Städtebaulicher Rahmenplan - Nutzungskonzept
Nutzungs- und bauliches Konzept
Flexibilitätsmodell
Überschlägiges Mengengerüst
Verkehrerschließung
Ruhender Verkehr
Barrierefreier Bahnhof/ Mobilitätsstation/ Werksgleis
Freiraumstruktur
Ausblick „Entrée“
Bürogewerbe im Norden
 4. **Städtebaulicher Rahmenplan - Perspektive**

Städtebaulicher Rahmenplan für das ehemalige

Turbinenwerk Mannheim-Käfertal

Städtebaulicher Rahmenplan

Perspektive

Die Gesamtheit der beschriebenen Maßnahmen stellt die räumlich-funktionale Perspektive und damit den städtebaulichen Rahmen für die künftige Entwicklung des Turbinenwerks dar. In diesem Zusammenhang wird eine etappenweise Entwicklung des Areals von Süden gen Norden zugrunde gelegt. Die bereits eingeleitete Aktivierung der Bürobestände und der Rückbau der Hallen 1-12 zur Errichtung des ersten Parkhausstandortes, stellen somit den Auftakt für die Transformation des Turbinenwerks dar und ermöglichen zusätzlich die ggf. vorgezogene Nutzung bestehender Hallensegmente im Rahmen der angedachten Serviceangebote im Gewerbeimmobilienbetrieb („property as a service“).

Die Herstellung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur und der Rückbau weiterer Hallensegmente (Hallen 13-23) legen nachfolgend den eigentlichen „Grundstein“ im Rahmen der weiteren Entwicklung. Ein Erhalt der funktional-technisch hochwertigen und identitätsstiftenden Halle 25+26 wäre im Verlauf des Transformationsprozesses nach gemeinsamer Übereinkunft von Auftraggeber und Stadt Mannheim überaus wünschenswert und in Kombination mit geeigneten Nutzungs- und Vermarktungskonzepten nachdrücklich anzustreben.

Als künftiger Bestandteil des öffentlichen Stadtraums steht neben der Aufrechterhaltung der Funktion als Arbeitsstandort darüber hinaus die Zugänglichkeit und die Öffnung des Areals für die Allgemeinheit im Fokus der Planung. Hierbei kommt neben der MIV-Verkehrsinfrastruktur insbesondere den Zugängen zum Areal für Fuß- und Radverkehre eine besondere Rolle für die spätere Einbindung in das Stadtgefüge zu. Eine qualitativ hochwertige Anbindung des Areals an das Fuß- und Radwegenetz der Stadt Mannheim in Verbindung mit der Herstellung einer attraktiven Eingangssituation im Bereich des Entrées (Tor 6) sind daher bedeutende Bestandteile des Planungsansatzes. Hinsichtlich des Entrées wird dies insbesondere durch die exemplarische Ausweisung einer Mischverkehrsfläche unterstützt, welche die Bedeutung der ankommenden Fuß- und Radverkehre am Standort hervorhebt und den Auftakt in die repräsentative Grünachse sowie die Werksachse bildet.

In diesem Sinne kommt ebenfalls der Positionierung eines städtebaulichen „Landmarks“ im Bereich des Entrées eine besondere Bedeutung zu, da ein derartiges Bauwerk die bisher nur bedingt vorhandene Außenwirkung und insofern eingeschränkte Wahrnehmung des Areals relevant verbessern wird.

Die Entwicklung des nördlichen Teilbereichs mittels des Planungsansatzes „Bürogewerbe“ bildet dahingehend den Abschluss der etappenweisen Entwicklung und Umstrukturierung des Turbinenwerks, wobei hierbei v.a. die kritische Schnittstelle von Gewerbenutzungen gegenüber sensiblen Umfeldnutzungen (Wohnen) berücksichtigt und durch die Ausweisung kombinierter Gewerbe- und Büroimmobilien im Grundansatz optimiert wurde.

Der Verbund der dargestellten Planungsansätze und die damit verbundenen Maßnahmen bildet einen ganzheitlichen und flexiblen Rahmen für die geordnete und zukunftsgerichtete städtebauliche Entwicklung des Bestandsareals unter besonderer Berücksichtigung steigender Ansprüche an moderne Gewerbestandorte und scheint insgesamt nach u.E. geeignet zu sein, eine zeitgemäße und nachhaltige Perspektiventwicklung des Standorts Turbinenwerk abzubilden.

AS+P

think ahead.