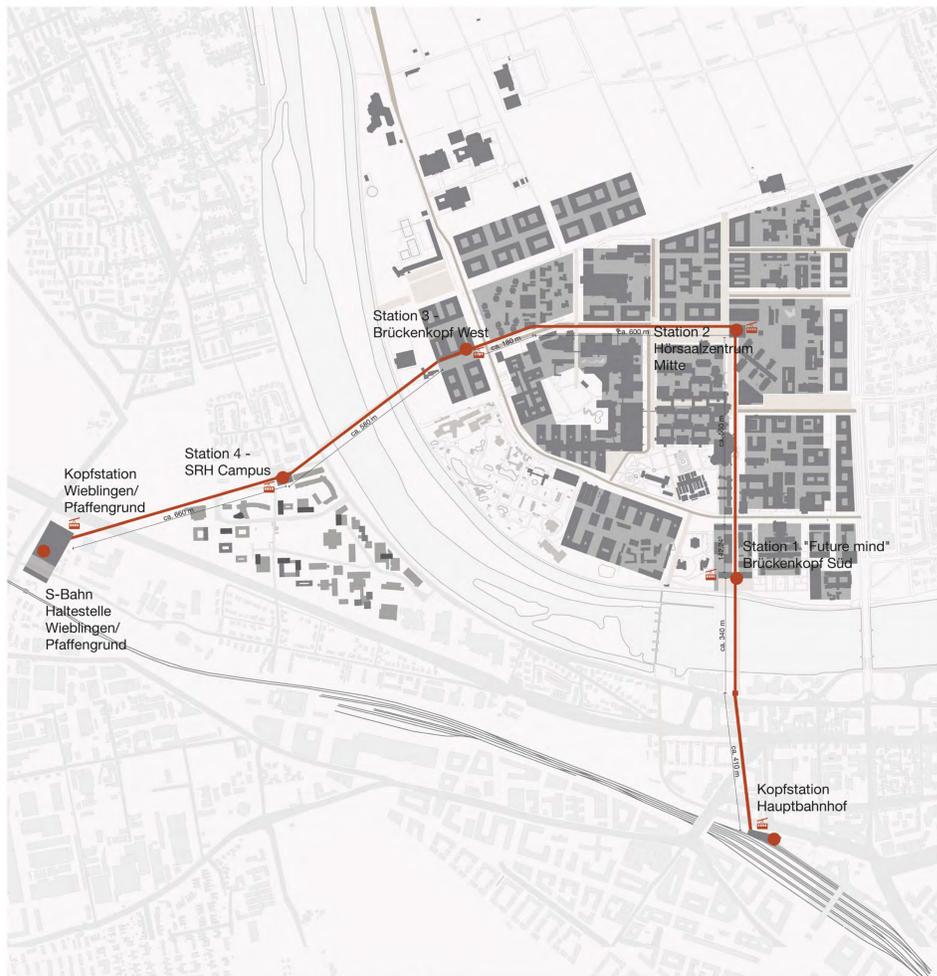


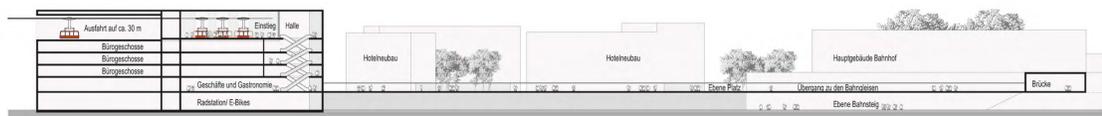
Seilbahntrasse und Kopfstationen



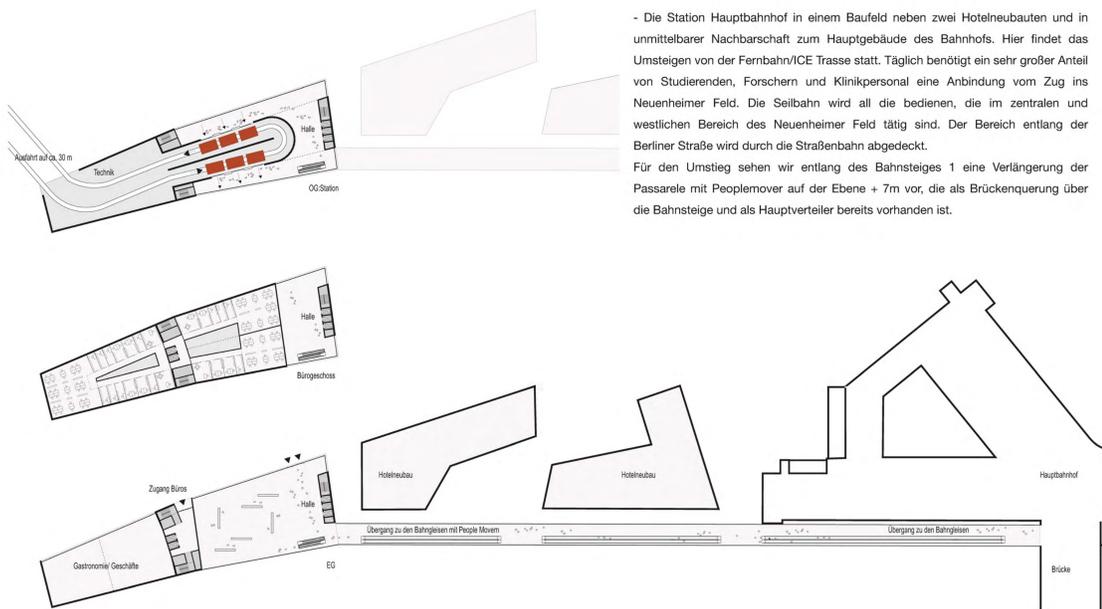
Kopfstation Hauptbahnhof - Blick von Westen Richtung Hauptbahnhof



Seilbahntrasse, gleicher Verlauf in beiden Varianten 1:7500

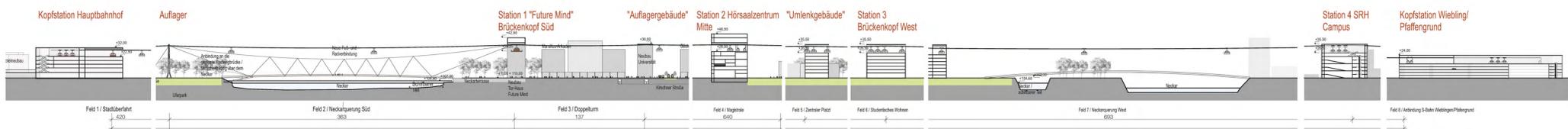


Kopfstation Hauptbahnhof - Schnitte



- Die Station Hauptbahnhof in einem Bau Feld neben zwei Hotelneubauten und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptgebäude des Bahnhofs. Hier findet das Umsteigen von der Fernbahn/ICE Trasse statt. Täglich benötigt ein sehr großer Anteil von Studierenden, Forschern und Klinikpersonal eine Anbindung vom Zug ins Neuenheimer Feld. Die Seilbahn wird all die bedienen, die im zentralen und westlichen Bereich des Neuenheimer Feld tätig sind. Der Bereich entlang der Berliner Straße wird durch die Straßenbahn abgedeckt. Für den Umstieg sehen wir entlang des Bahnsteiges 1 eine Verlängerung der Passarele mit Peoplemover auf der Ebene + 7m vor, die als Brückenquerung über die Bahnsteige und als Hauptverteiler bereits vorhanden ist.

Kopfstation Hauptbahnhof - Grundrisse



Abwicklung Seilbahntrasse - Ausschnitte Stationen 1:2.000

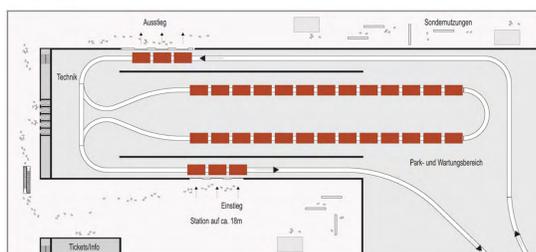


Kopfstation Wieblingen/ Pfaffengrund - Park and Ride - Blick A 656 von Norden Richtung Innenstadt

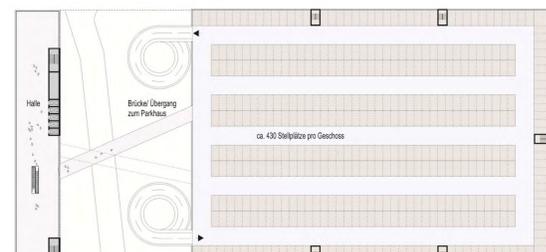
- Die fünfte Station ist der Park und Ride HUB / S-Bahnhof Pfaffengrund und damit der Anfangs- und Endpunkt im Westen. Hier startet die Seilbahn vom Dach des neuen Park und Ride Parkhauses, das mit einer Kapazität von 3500 Stellplätzen und einer direkten Autobahnanbindung in beide Fahrtrichtungen der ideale Umsteigepunkt ist. Auch eine Verknüpfung mit der S-Bahn kann an dieser Stelle auf kurzem Wege erfolgen.



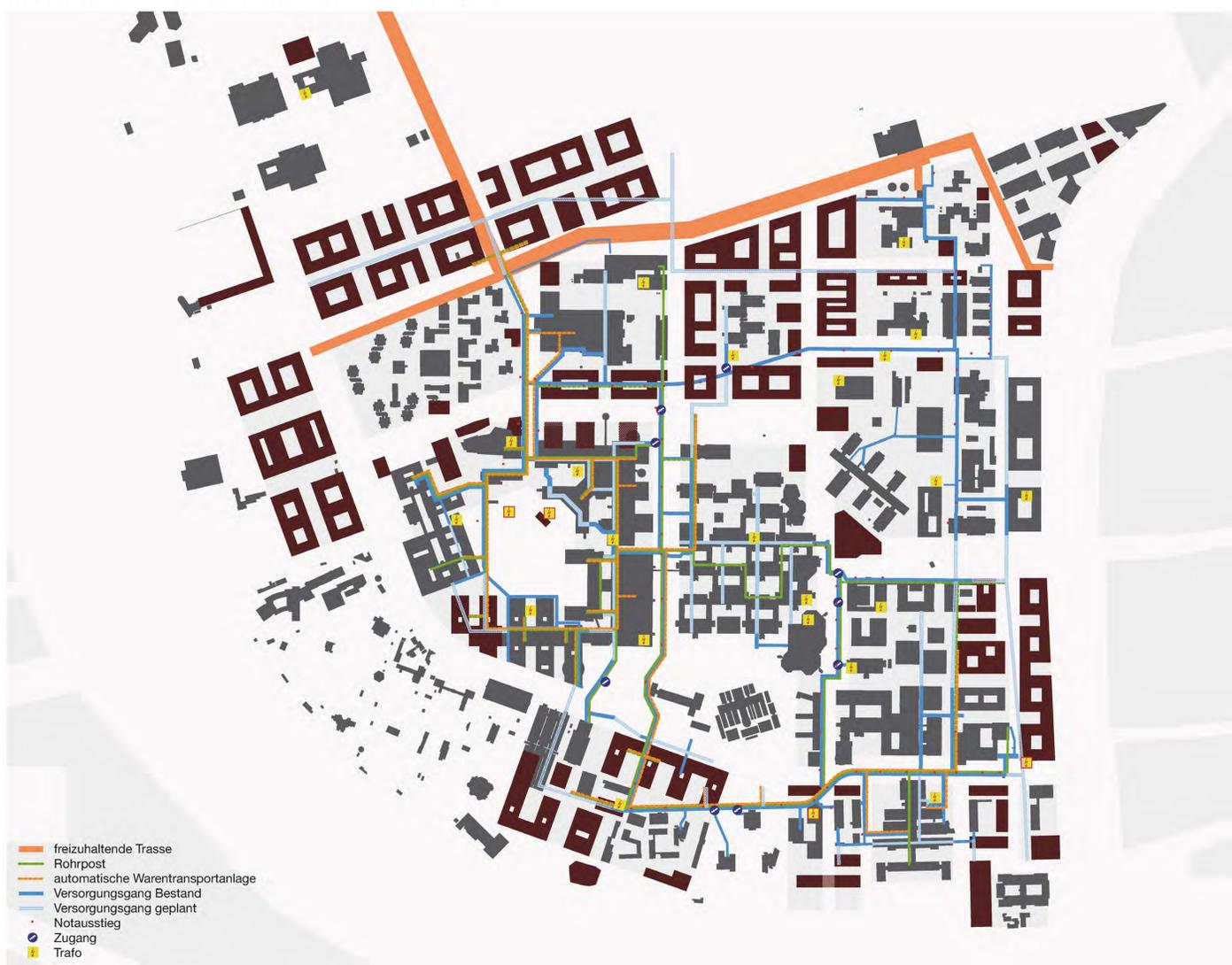
Kopfstation Wieblingen/ Pfaffengrund - Schnitt



Kopfstation Wieblingen/ Pfaffengrund - Grundrisse Station und Parkgeschoss



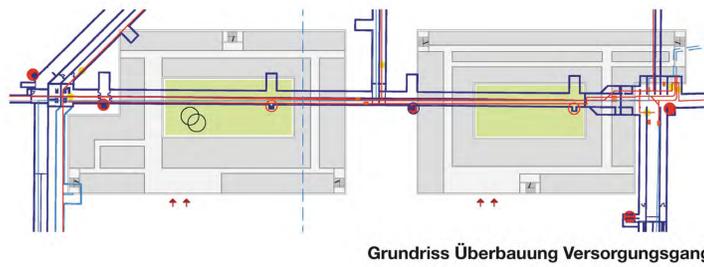
Themenfeld 4 : Technisches Infrastrukturkonzept



Variante 1 Erschließungsplan 1:3500

**Konzept Ökologie, Ver- und Entsorgung**  
 Die Energieversorgung des Neuenheimer Felds soll auch zukünftig mit größtmöglichem Anteil über das vorhandene Kraftwerk erfolgen. Emissionsfrei, mit einem hohen Anteil an Energie aus Biomasse, sauberem Strom etc. Eine zweite Versorgungszentrale im Südwesten ist städtebaulich denkbar und zu prüfen. Grundsätzlich bietet die gewählte städtebauliche Struktur gute Bedingungen für einen positiven CO2 Fußabdruck: kompakte Baukörper, die bei wenig Hülfenfläche und knapper Grundfläche viel Nutzfläche bieten. Die dargestellten Baukörper haben mindestens fünf Vollgeschosse und sind keine platzgreifenden linearen oder additiven Strukturen. Es sind ausgewogene Baukörper mit Mindestabständen für eine gute Belichtung und Besonnung und mit moderaten Distanzen innerhalb der Cluster, um den Erschließungsaufwand (Wege, Netze etc.) und den Flächenverbrauch knapp zu halten.  
 Alle Gebäude werden konsequent nach den Leitlinien und Nachhaltigkeitskriterien z. B. der DGNB konzipiert. Eine nachhaltige und effiziente Konstruktion, Materialität, und Technik sowie Optimierungen bei Flexibilität, Nachnutzung und Energieeffizienz müssen bei allen Neubauten eine wesentliche Rolle spielen.

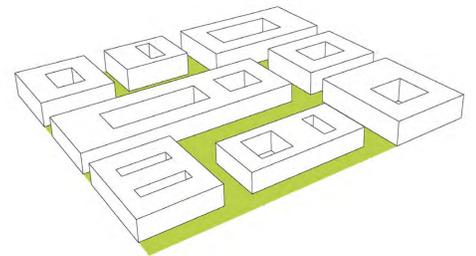
Gerade die neuen S-Bahnstationen könnten diesen Anspruch sichtbar verkörpern: Multifunktionalität in der Nutzung, Verwendung von regenerativen Energien, eine optimale Erschließung u.v.m. läßt sich hier innovativ abbilden.  
 Die neue städtebauliche Figur bildet unter Berücksichtigung der Funktionen und der vorhandenen Strukturen Cluster aus. Deren Größe mit BGF-Flächen von 40.000 bis 100.000qm ist geeignet, längerfristig ein semi-zentrales Entsorgungs- und Verteilungsnetz aufzubauen. Einerseits sind alle Cluster an das vorhandene und auszubauende unterirdische Trassennetz angebunden, andererseits wird clusterweise ein kleiner Entsorgungshof vorgehalten. Zusätzlich ist clusterweise und bauabschnittsbedingt die Möglichkeit für jeweils zeitgemäße innovative Netzergänzungen mit kleinen BHKWs, mit Abwasserwärmehaushaltern (insbesondere beim Klinikum) über Geothermie oder mit Photovoltaik gegeben.  
 Das unterirdische Netz bleibt erhalten und die Trassen werden weitgehend freigehalten. An den Stellen, an denen die gewünschte städtebauliche Figur eine Teilüberbauung verlangt, erfolgt diese in jedem Fall ohne Lasteintrag und mit seitlichen Gründungen.



Strategien zur Nachhaltigkeit

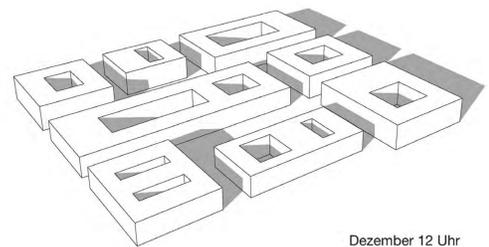
kompakte Baukörper mit i.d.R 5 Geschossen  
 große Nutzfläche bei geringer Grundfläche und Gebäudehülle

kompakt

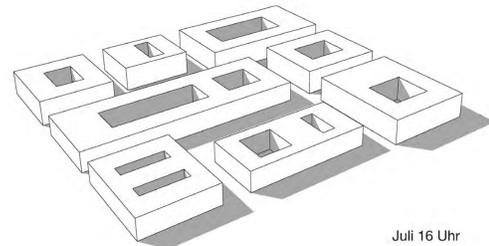


ausgewogene Abstände innerhalb der Cluster:  
 - kurze Wege  
 - geringer Erschließungsaufwand  
 - knapper Flächenverbrauch

dicht



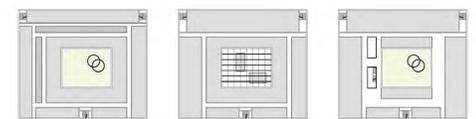
Dezember 12 Uhr



Juli 16 Uhr

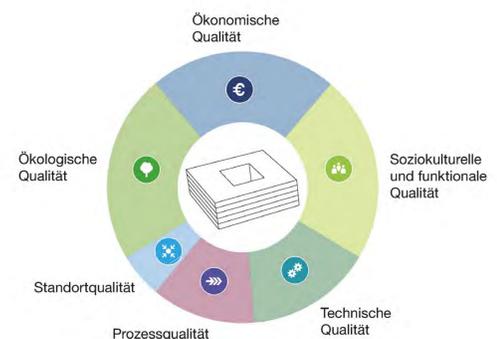
ausgewogene Baukörper mit Mindestabständen für eine gute Belichtung und Besonnung;  
 optimale Tageslichtausnutzung

belichtet und besont



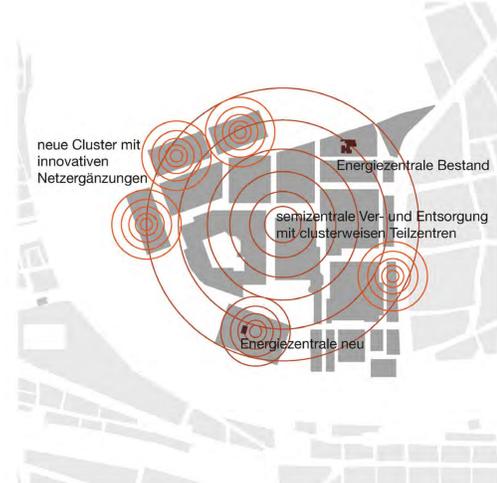
große Flexibilität und Umnutzungsmöglichkeit durch optimierte Gebäudetiefe

flexibel



Gebäudekonzeption nach den Nachhaltigkeitskriterien der DGNB

zertifiziert



semi-zentral + regenerativ

Variante 2 Erschließungsplan 1:3500





Themenfeld 1 : Städtebauliches Konzept und Nutzungen



Schwarzplan 1:20.000



Cluster



Nutzungsverteilung



Höhenentwicklung



Perspektive - Blick aus Süden Richtung Magistrale



Perspektive - Blick von Norden/ Technologiepark Richtung Campus Mitte



1. Stufe ca. 2035  
Nachverdichtung der Randbereiche (Rückbau Stellplätze)  
Baufeld Nord (Hühnerstein)  
Strassenbahn  
Seilbahn

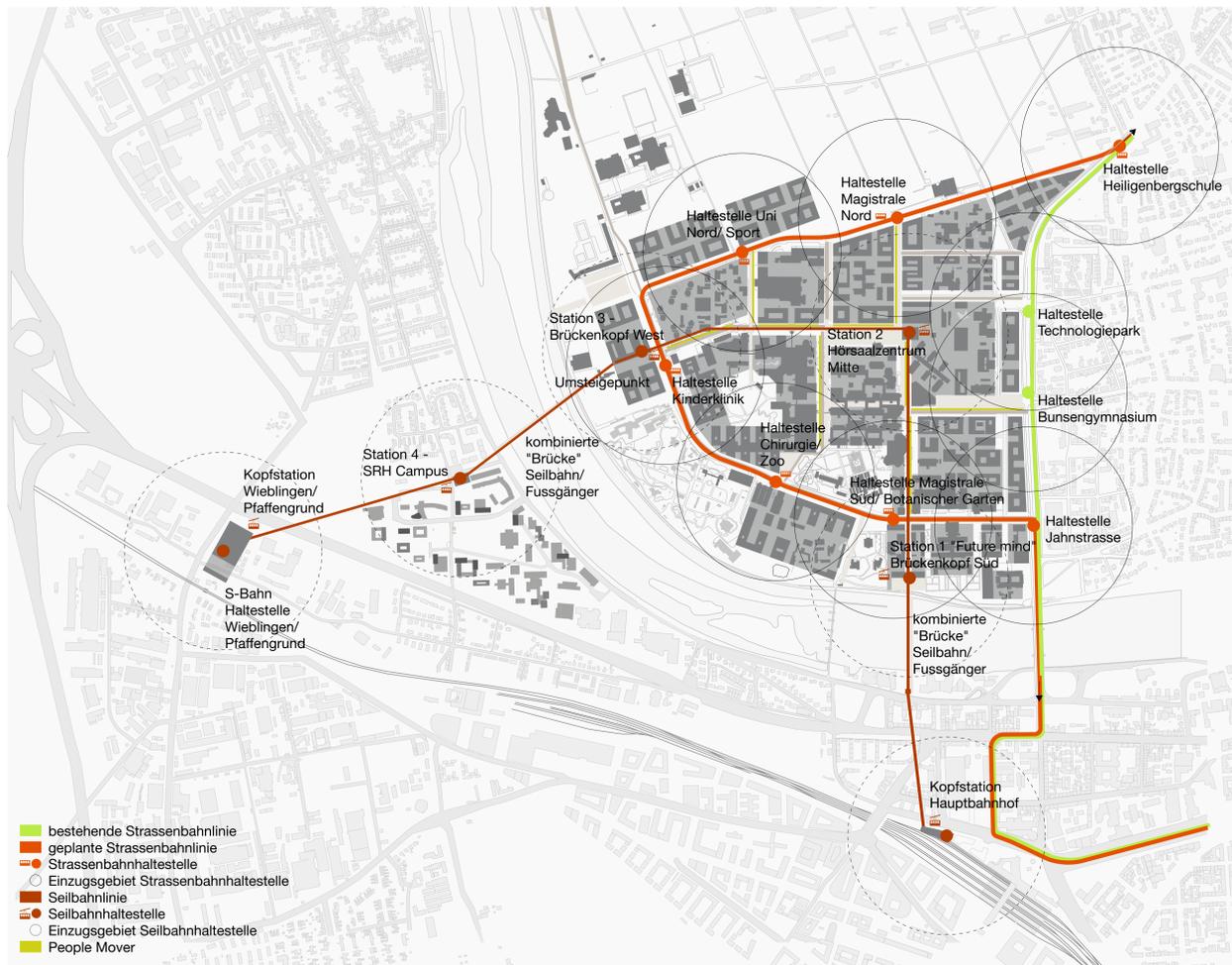


2. Stufe ca. 2050  
Nachverdichtung im Zentrum  
Ergänzung der Baufelder Nord und West  
Umverlegung der Sportflächen



Platzfolgen, öffentliche Gebäude

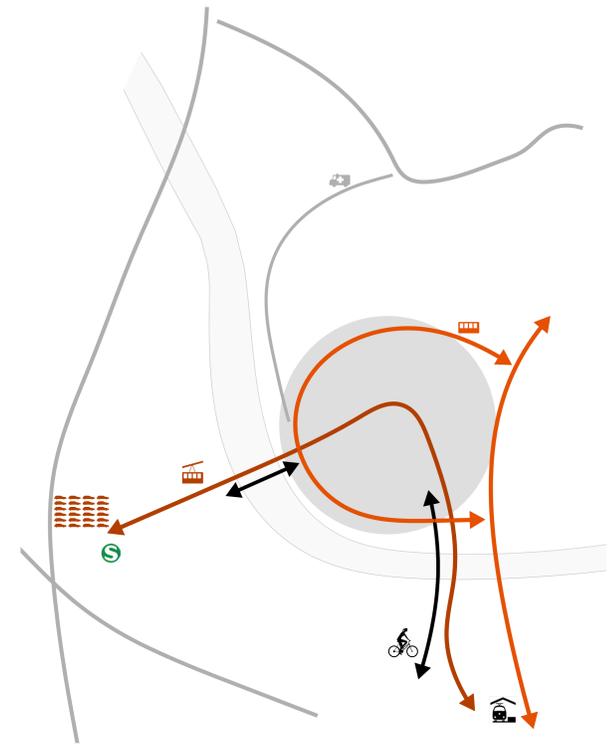
Themenfeld 2 : Mobilitätskonzept



Öffentliche Verkehrserschließung 1:7500



Individualverkehr 1:7500



Verkehrskonzept

Alle Nutzungen des Neuenheimer Felds – Universität, Klinikum, Krebsforschungszentrum, Zoo, Sportflächen und Botanischer Garten – mit zukünftig 22 000 Beschäftigten, ca. 20 000 Studenten und den Besuchern von Klinik (480 000 p.a.) und Zoo (670 000 p.a.) werden über ein ÖPNV-Netz mit zwei Komponenten erschlossen: Einerseits über das ausgebaute Straßennetz, das nach Aussage und Berechnungen der Verkehrsbetriebe allein nicht die o. g. Kapazität abzubilden vermag und andererseits über das Seilbahnnetz.

Straßenbahn und Seilbahn bilden zwei „Schleifen“, in deren Mitte das Neuenheimer Feld liegt. Die „Schleife“ der Straßenbahn besteht ausgehend von der Trasse in der Berliner Straße aus 7 Stationen; die Schleife der Seilbahn aus der Verbindung von zwei Endstationen: 1. am Hauptbahnhof und 2. am Park and Ride Hub / S-Bahn/Pfaffengrund. Die Kernidee der Seilbahn ist, dass alle Stationen und weitgehend alle Tragglieder der in ca. 30-35 m geführten Trasse direkt in Neubauten einbinden.

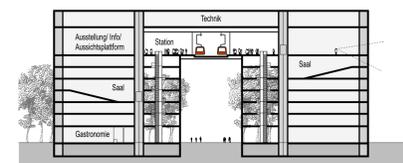


Alte Brücke und Stadttor

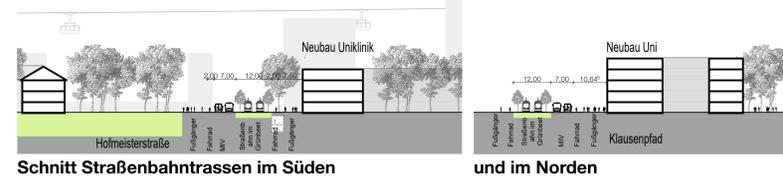
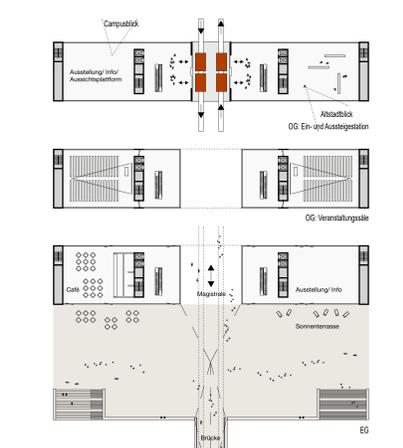


Station "Future minds" Brückenkopf Süd

- Die Station Hauptbahnhof in einem Baufeld neben zwei Hotelneubauten und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptgebäude des Bahnhofs. Hier findet das Umsteigen von der Fernbahn/ICE Trasse statt. Täglich benötigt ein sehr großer Anteil von Studierenden, Forschern und Klinikpersonal eine Anbindung vom Zug ins Neuenheimer Feld. Die Seilbahn wird all die bedienen, die im zentralen und westlichen Bereich des Neuenheimer Feld tätig sind. Der Bereich entlang der Berliner Straße wird durch die Straßenbahn abgedeckt.  
Für den Umstieg sehen wir entlang des Bahnsteiges 1 eine Verlängerung der Passarele mit Peoplemover auf der Ebene + 7m vor, die als Brückenquerung über die Bahnsteige und als Hauptverteiler bereits vorhanden ist.

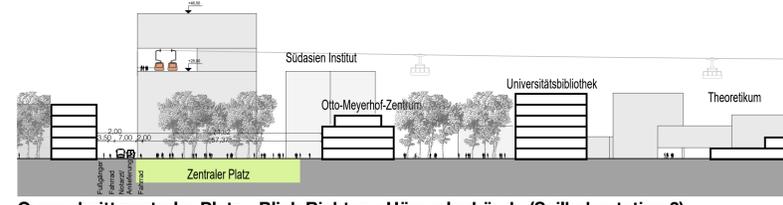


- Die nächste Station (1) „Future Minds“ ist das neue Tor ins Neuenheimer Feld. Ähnlich dem Brückenkopf an der alten Brücke im Übergang zur Heidelberger Altstadt wird mit dieser Station als Torhaus ein signifikanter Brückenkopf am Eingang der Universitätsmagistrale gebaut. Durch das Haus fährt nicht nur die Seilbahn „hindurch“, sondern auch die neue Rad- und Fußwegebrücke bindet in den davorliegenden Stadtbalkon direkt ein. Als besondere Nutzung das Hauses „Future Minds“ sehen wir hier all die Funktionen des Neuenheimer Felds, die mit Ausstellungen, Veranstaltungen, Schulungen etc. den Kontakt zwischen den Bürgern und den „Forschern“ herstellen. Die Freianlage vor dem Gebäude – der Stadtbalkon zum Neckar – bilden einen charakteristischen Übergang zwischen dem Grüngürtel, dem Naherholungsraum und der Universität.

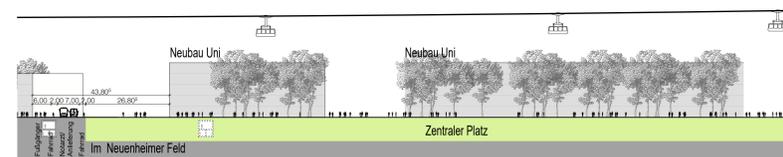


Schnitt Straßenbahntrassen im Süden

und im Norden



Querschnitt zentraler Platz - Blick Richtung Hörsaalgebäude (Seilbahnstation 2)



Längsschnitt zentraler Platz Blick nach Norden