

Konversion in Heidelberg Bürgerforum Südstadt

22. Oktober 2013

Aula des Helmholtz-Gymnasiums

Impressum

Gesamtkonzept

Stadt Heidelberg

Stadtplanungsamt
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Kämmereiamt

Marktplatz 10
69117 Heidelberg

Auftragnehmer:

Projektsteuerung und fachliche Begleitung

NH ProjektStadt -
Eine Marke der Unternehmensgruppe
Nassauische Heimstätte/Wohnstadt

Untermainkai 12-13
60311 Frankfurt am Main

ARGE metris Architekten/711LAB

Alte Eppelheimer Straße 23
69115 Heidelberg

Moderation und Prozessbegleitung

Netzwerk für Planung und Kommunikation
Bürogemeinschaft Sippel | Buff

Ostendstraße 106
70188 Stuttgart

Kontakt:

konversion@heidelberg.de

www.heidelberg.de/konversion

Heidelberg, November 2013

Ablauf Bürgerforum am 22. Oktober 2013

1. Begrüßung und Einführung in Thema	Seite 03
2. Überblick dialogischer Planungsprozess	Seite 07
<ul style="list-style-type: none">- Vom Nutzungskonzept zum Masterplan- Weitere Arbeitsschritte – fachplanerische Vertiefungen	
3. Fachlicher Input Projektsteuerung - Aspekte Mobilität und Freiraum	Seite 11
<ul style="list-style-type: none">- Rückblende Nutzungskonzept- Sachstand Fachplanung	
4. Ablauf Dialogphase	Seite 17
5. Anmerkungen/Hinweise aus den Arbeitsgruppen	Seite 21
<ul style="list-style-type: none">- Arbeitsgruppe 'Erschließungskonzept Südstadt'<ul style="list-style-type: none">> Gruppe Motorisierter Individualverkehr/Parkierung> Gruppe Öffentlicher Personennahverkehr> Gruppe Fuß- und Radwegenetz- Arbeitsgruppe 'Freiraumvernetzung'- Arbeitsgruppe 'Römerstraße'	
6. Ergebnisdokumentation und Schlussdiskussion im Plenum - Zusammenführung der Diskussion aus den Arbeitsgruppen	Seite 45

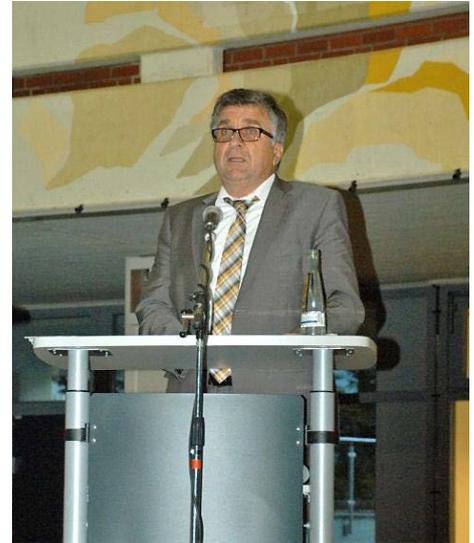
1

Begrüßung und Einführung ins Thema



1. Begrüßung und Einführung in das Thema

Herr Heiß begrüßt im Vorgriff auf seine künftige Funktion als Dezernent für Konversion und Finanzen der Stadt Heidelberg die Anwesenden auch im Namen von Herrn Oberbürgermeister Dr. Würzner und Herrn Ersten Bürgermeistern Stadel. Es freut ihn, dass mittlerweile das vierte Bürgerforum Südstadt ungebrochen auf großes Interesse in der Öffentlichkeit stößt. Neben der allgemeinen Begrüßung der Gemeinderäte, den bereits bekannten Moderatoren vom 'Netzwerk für Planung und Kommunikation' sowie der mit der Projektsteuerung beauftragten 'NHProjektStadt' in Zusammenarbeit mit 'metris architekten/711Lab' stellt er die anwesenden Vertreter der extern ergänzend beauftragten Büros 'PTV-Group' (Verkehrsplanung) und 'Lohrberg Stadtlandschaftsarchitekten' (Freiraumplanung) vor, die mit der vertiefenden Fachplanung des heutigen Themenschwerpunkts befasst sind. Sein Dank gilt Frau Röper, der 1. Vorsitzenden des neu gegründeten Stadtteilvereins Südstadt, stellvertretend für alle Vereinsmitglieder. Es freut ihn, dass es in so kurzer Zeit gelungen ist, ein Sprachrohr für die Interessen im Stadtteil zu organisieren und lädt alle Teilnehmer/innen herzlich ein, sich mit den Vertretern des Stadtteilvereins an ihrem eigenen Stand im Foyer auszutauschen. Gleichermäßen gilt sein Dank Herrn Oberstudiendirektor Zedler, der es als Schulleiter des Helmholtz-Gymnasiums ermöglicht hat, sich heute wieder in der Südstadt zu treffen.



Zu Beginn seiner Einführung geht Herr Heiß als Grundlage für das heutige Bürgerforum auf die Themen- und Arbeitsschwerpunkte der drei bisherigen Bürgerforen nochmals kurz ein. Auf Basis des schlussendlich am 24.07.2013 vom Gemeinderat beschlossenen Nutzungskonzepts gilt es nun verschiedene Themen fachplanerisch zu vertiefen. So schafft das Nutzungskonzept auch die Voraussetzung für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema Verkehr, da sich unter anderem aus dem Nutzungskonzept die zu erwartenden Verkehrsmengen abschätzen lassen. Er stellt dar, dass mit zunehmender Konkretisierung manche Optionen zum Tragen kommen, andere nicht mehr weiter verfolgt werden. Umso wichtiger ist es, den selbst gesetzten Anspruch an Transparenz auch in dieser Hinsicht einzuhalten und die Gründe für die Entscheidung deutlich zu machen.

Vor dem Hintergrund der nun anstehenden Weiterentwicklung der Planung hebt Herr Heiß nochmals hervor, dass weiterhin das Prinzip des dialogischen Planungsprozesses gilt, der stete Wechsel zwischen fachplanerischer Vertiefung und Beteiligung der Bürgerschaft, vor der Diskussion in den politischen Gremien. Im Ergebnis soll ein Masterplan entstehen, der die Grundlage für die weiteren Planungsschritte bildet, wie zum Beispiel die Schaffung von Baurecht in Form eines Bebauungsplans.

Mit Blick auf die heutige Dialogphase umreißt Herr Heiß den Themenschwerpunkt „Mobilität und Freiraum“ des Bürgerforums und macht dabei deutlich, dass hiermit nicht nur verkehrstechnische Lösungen gemeint sind, sondern es im Rahmen der Diskussion auch um stadträumliche Qualitäten geht. Bereits in den zurückliegenden Bürgerforen wurde dieser Aspekt vor allem im Kontext der Römerstraße mehrfach von Seiten der Teilnehmer/innen formuliert. In der Konsequenz ist man bei der Vorbereitung der heutigen Veranstaltung darüber eingekommen, die Themen Mobilität und Freiraum gemeinsam zu betrachten. Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, seitens der Teilnehmer/innen zu verschiedenen Lösungsoptionen ein Meinungsbild für die weitere fachliche Konkretisierung einzuholen.

Herr Heiß führt aus, dass eine erfolgreiche Entwicklung der Konversionsflächen nur dann möglich ist, wenn die Ankaufsverhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten (BImA) als Grundstückseigentümerin zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden und die Stadt Heidelberg Partner findet, die zu entsprechenden Konditionen bereit sind, die konkrete Entwicklung auch auf der Grundlage der städtischen Entwicklungszielen umzusetzen. Folglich wird es für notwendig erachtet, ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das sowohl die städtischen Interessen als auch die Interessen der BImA in ausreichendem Maß berücksichtigt, da ansonsten ein Ankauf der Flächen nicht zu realisieren ist.

22. Oktober 2013

Darüber hinaus gilt es die finanzielle Tragfähigkeit der Konversion Südstadt im Auge zu behalten. In der Konsequenz führt Herr Heiß aus, wird man nicht alle Qualitätsstandards bei der Flächenentwicklung bedienen können. Folgerichtig wird man den Fokus der Entwicklung darauf lenken, die notwendigen Sanierungsmaßnahmen an den Gebäuden und eine zeitgemäße Infrastruktur verbunden mit lebenswerten Freiräumen in ein angemessenes Verhältnis zu bringen, um eine zügige Entwicklung insbesondere der dringend benötigten bezahlbaren Wohnungen zu gewährleisten. Dies erfordert aber auch notwendige Kompromisse.

Herr Heiß bringt in diesem Zusammenhang seine Freude darüber zum Ausdruck, dass am Vormittag Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner gemeinsam mit der BlmA eine Konversionsvereinbarung unterzeichnet hat. Im Kern werden die unterschiedlichen Interessen der Stadt Heidelberg und der BlmA dahingehend anerkannt, dass diese in Einklang zu bringen sind.

Im Weiteren informiert Herr Heiß über zwei aktuelle Themen, die die Konversion in der Südstadt betreffen:

Zum einen besteht weiterhin das Interesse des Landes Baden-Württemberg, im Zuge der anstehenden Polizeireform einige Gebäude auf den Campbell Barracks nach zu nutzen. Das Land konzentriert sich dabei auf drei Gebäude im südöstlichen Bereich der Campbell Barracks. Diese Überlegungen lassen sich weiterhin gut in die Planungen integrieren und werden daher seitens der Stadt Heidelberg gerne weiterhin konstruktiv begleitet.

Zum anderen wird ab November 2013 eine Zwischenlösung für studentisches Wohnen umgesetzt. Nachdem im ersten Halbjahr die Stadt Heidelberg die Voraussetzung geschaffen hat, hat das Studentenwerk nach Abschluss der erforderlichen Umbauarbeiten nun für die nächsten Wochen den Einzug der ersten Studenten in zwei Gebäude östlich der Römerstraße angekündigt.

Zum Abschluss seiner Begrüßung stellt Herr Heiß die nächsten Arbeitsschritte für die Konversion in der Südstadt dar. Neben der Informationen und Diskussion in den gemeinderätlichen Gremien sowie im Entwicklungsbeirats soll noch in diesem Jahr am 17.12.2013 ein weiteres Bürgerforum zum „Masterplan Südstadt“ stattfinden. Dort sollen die Themenschwerpunkten des Masterplans behandelt werden, die heute nicht zum Tragen kommen sind. Die Beschlussfassung des Masterplans ist für das erste Quartal 2014 angedacht. Darauf aufbauend sollen dann die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Flächen in der Südstadt zivil zu nutzen.

Gleichermaßen weist er auf die öffentliche Auftaktveranstaltung zur Konversion Rohrbach am 28. November hin, die in der Internationalen Gesamtschule Heidelberg in Rohrbach-Hasenleiser stattfindet.

Die inzwischen auch an die BlmA übergebene Fläche des ehemaligen „Hospitals“ in Rohrbach soll als zweite der fünf Heidelberger Konversionsflächen in Rahmen des dialogischen Planungsprozesses thematisiert werden. Im Vorfeld der Auftaktveranstaltung besteht für alle Interessierten am 15. November die Möglichkeit, die Hospital-Flächen sowie einige Gebäude zu besichtigen

Herr Heiß wünscht allen Teilnehmer/innen einen angenehmen Abend mit anregenden Diskussionen und übergibt für die Moderation des Abends an Herrn Buff vom Netzwerk für Planung und Kommunikation, der ergänzend zur Einführung den geplanten Ablauf des Bürgerforums erläutert:

- Überblick dialogischer Planungsprozess
Vom Nutzungskonzept zum Masterplan, Verständnisfragen
- Fachlicher Input Projektsteuerung -
Thema Mobilität und Freiraum
- Erläutern Dialogphase
Strukturierung und Ablauf, Verständnisfragen
- Dialogphase in Arbeitsgruppen
- Ergebnisdokumentation im Plenum -
Zusammenführung der Diskussion und Schlussdiskussion



2

Überblick dialogischer Planungsprozess



2. Überblick dialogischer Planungsprozess

Herr Dr. Schmitt von der NH ProjektStadt als extern beauftragte Projektsteuerung zur Entwicklung der Konversionsflächen in Heidelberg stellt in einer Übersicht die inhaltlichen Arbeitsschritte des bisherigen dialogischen Planungsprozesses für die Südstadt bis zum Beschluss des Nutzungskonzepts dar. Das iterative Vorgehen basiert auf der planerischen Begleitung durch Verwaltung und extern beauftragter Fachplanung. Die Zwischenergebnisse werden über den Prozessverlauf immer wieder mit den Bürgern, dem Entwicklungsbeirat, den politischen Gremien sowie weiteren Akteuren wie zum Beispiel der BlmA und Akteuren des Marktes rückgekoppelt. Herr Dr. Schmitt macht dabei deutlich, dass am Ende jedoch immer ein politischer Beschluss steht.



Auf dem Weg zum Nutzungskonzept wurde als Grundlage für die weitere fachplanerische Bearbeitung unter anderem im ersten Bürgerforum eine Ideensammlung durchgeführt, auch zu den Themen des heutigen Bürgerforums. Daraus wurden verschiedene thematische Entwicklungsoptionen abgeleitet, aus denen schlussendlich ein Entwurf für das Nutzungskonzept erarbeitet und beim dritten Bürgerforum Ende April 2013 zur Diskussion gestellt wurde. Der Entwurf wurde ebenso im Bezirksbeirat und im Konversionsausschuss beraten. Das überarbeitete Nutzungskonzept wurde im Entwicklungsbeirat vorgestellt und im Juli 2013 dann im Konversionsausschuss und im Gemeinderat beraten und einstimmig beschlossen. Vor diesem Hintergrund macht Herr Dr. Schmitt deutlich, dass das Nutzungskonzept als Grundlage für die weitere Bearbeitung Aussagen zur grundsätzlichen Entwicklungsrichtung und Nutzungsstruktur des Gebiets macht:

- Wo soll eine Wohnnutzung stattfinden, wo eine gewerbliche Nutzung, wo sonstige Nutzungen.
- Wo finden sich wichtige Freiflächen. Wo werden zentrale Einrichtungen im Sinne einer Stadtteilmitte gebündelt.
- Wo sollen zentrale Wegeverbindungen geschaffen bzw. erhalten werden.



Dabei verweist er auf die bereits bei der Erstellung des Nutzungskonzepts gemachte Aussage, dass sich mit dem Masterplan unmittelbar eine weitere Planungsstufe anschließt. Der Masterplan, so führt Herr Dr. Schmitt weiter aus, soll u.a.

- geeignet sein, um eine Wertermittlung für den Erwerb von der BlmA durch die städtische Konversionsgesellschaft vorzunehmen;
- Bedingungen aufzeigen, die die städtische Konversionsgesellschaft potentiellen Erwerbern von Teilflächen insbesondere im Rahmen des Bieterverfahrens auferlegt;
- die Grundlage für die Schaffung von Planungsrecht im nächsten Schritt darstellen.

Grundlage für den Masterplan ist u.a. die Bestandsaufnahme in den bereits freigezogenen Teilbereichen Mark-Twain-Village-Ost und Sickingenplatz. Hier zeigt sich im Ergebnis, dass der Umgang mit den Gebäuden nicht so leicht ist, wie sich dies möglicherweise auf den ersten, oberflächlichen Blick darstellt. Bei genauerer technischer Betrachtung wird deutlich, dass Investitionen notwendig sind, um die Gebäude für eine Nachnutzung zu ertüchtigen, vor allem hinsichtlich Gebäudeschadstoffbelastung und Lärmschutz. Diese Themen stehen zwar bei dem heutigen Bürgerforum nicht zur Diskussion, stellen aber wichtige wirtschaftliche Faktoren dar, wenn man die Schaffung von preiswertem Wohnraum und andere in den Leitlinien definierten Ziele für das Wohnen – etwa die Förderung einer sozialverträglichen Durchmischung – realisieren möchte. Dieser Hintergrund ist zudem auch für die Entwicklungskosten der heute zur Diskussion stehenden verkehrlichen Erschließung und Freiraumgestaltung mit zu beachten. Entsprechend macht er deutlich, dass intelligente Lösungen gefragt sind, die mit möglichst geringen Kosten einen hohen Effekt erzielen.

Über den heute zu diskutierenden Zwischenstand der Themen Mobilität und Freiraum hinaus sind für die Erstellung des Masterplans weitere notwendige fachplanerische Vertiefungen erforderlich, die derzeit erarbeitet werden und im nächsten Bürgerforum am 17.12.2013 thematisiert werden sollen. Diesbezüglich führt Herr Dr. Schmitt einige Aspekte auf:

- Sozialverträgliche Durchmischung mit vielfältigen Wohnformen und Milieus und deren räumliche Konkretisierung bzw. Zuordnung
- Energetische Qualifizierung des Gebiets im Kontext der gewünschten Schaffung von Angeboten für preisgünstiges Wohnen
- Wirtschaftliches Standortprofil Campbell-Barracks zur gezielten Ansiedlung von Branchen
- Erforderliche, aber auch wünschenswerte soziale wie kulturelle Infrastruktur und Einbindung von Trägern und Engagement vor Ort
- Ggf. integrieren einzelner Beiträge des EUROPAN-Wettbewerbs in die vertiefenden Überlegungen



3

Fachlicher Input Projektsteuerung
Thema Mobilität und Freiraum



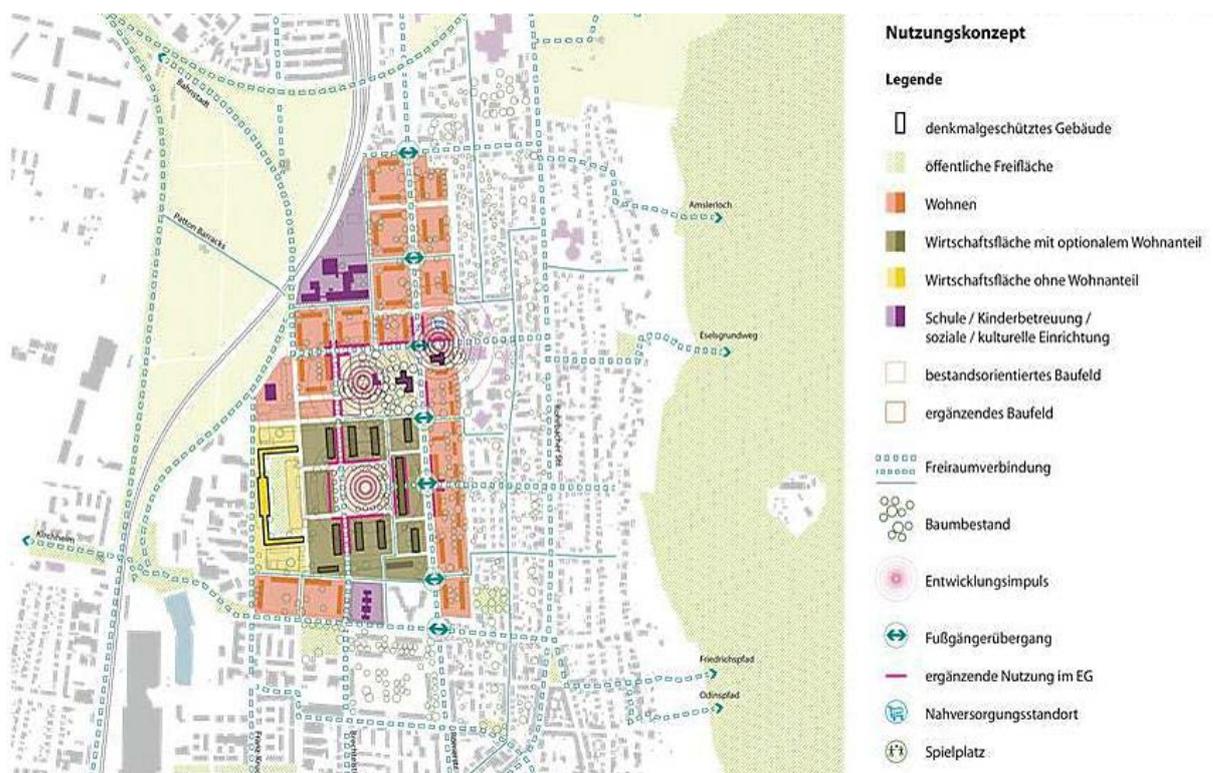
3. Fachlicher Input Projektsteuerung - Aspekte Mobilität und Freiraum

Zu Beginn seines Vortrags erläutert Herr Dr. Erl von der ARGE metris Architekten/711lab als lokaler Partner der mit der Projektsteuerung beauftragten NH ProjektStadt die sich aus der Entwurfsüberarbeitung des im letzten Bürgerforums vorgestellten Nutzungskonzepts vom Gemeinderat beschlossenen Änderungen. Dabei hebt er die beiden wesentlichen Motivationen der Veränderung hervor:

- Bestandsorientierte Entwicklung der Südstadt unter der Prämisse Schaffung von Wohnraum
- Durchgrünter Stadtteil, dessen Freiräume untereinander und mit den umliegenden Freiräumen gut vernetzt sind

Vor diesem Hintergrund führt Herr Dr. Erl die durch Gemeinderatsbeschluss sich ergebenden Änderungen des Nutzungskonzepts auf:

- Im Bereich rund um den Paradeplatz Darstellung von Wirtschaftsflächen mit optionalem Wohnanteil statt bisher Wirtschaftsflächen mit Schwerpunkt Wissen/Dienstleistung/ Behörde
- Im Bereich der Stallungen im Westen Wirtschaftsflächen ohne Wohnanteil statt bisher Wirtschaftsflächen mit Schwerpunkt Gewerbe
- Im westlichen Block nördlich der Stallungen Wohnen statt bisher Gemeinbedarfsflächen unter Beibehaltung Darstellung der Kita
- Bereich rund um die Chapel als Freiraum statt bisher Gemeinbedarfsfläche unter Beibehaltung Darstellung der Chapel
- Konzentration der Entwicklungsimpulse auf drei Bereiche: Rheinstraße Nahversorgung-Chapel, Park an der Kommandantur und Paradeplatz



Im Anschluss daran fasst Herr Dr. Erl für die Projektsteuerung wie auch stellvertretend für die beiden extern beauftragten Planungsbüros 'PTV-Group' aus Karlsruhe für den Aspekt Mobilität und 'Lohrberg Stadtlandschaftsarchitekten' aus Stuttgart für den Aspekt Freiraum den derzeitigen Sachstand der Fachplanung für das heutige Bürgerforum zusammen. Dabei gliedert er seinen Input in drei Bereiche:

Erschließungskonzept

- Mobilitätsziele
- Öffentlicher Verkehr - ÖV
- Fußwegenetz
- Radverkehr Motorisierter Individualverkehr - MIV
- Stellplätze - ruhender Verkehr

Römerstraße

- Verkehrsverlagerung
- Tunnel, Brücke, Querungen
- Querschnitt Römerstraße
- Planfälle: Varianten A, B und C

Freiraumvernetzung

- Freiraum Nord-Süd („Allee“, „Park Lane“)
- Freiraum Ost-West (Park Kommandantur - Chapel)

Der fachliche Input der Projektsteuerung zu den Aspekten Mobilität und Freiraum entsprechend der oben stehenden Gliederung kann auf der Homepage der Stadt Heidelberg unter dem Pfad <http://www.heidelberg.de/Konversion,Lde/Startseite+Konversion/Infomaterial.html> als pdf-Datei heruntergeladen werden.



Gesamtnetz Überlagerung

- MIV Hauptverkehrsstraße
- MIV Vorfahrtsstraße mit Bus ¹⁾
- Erschließungsstraße mit Mischverkehr
- Rad- und Gehwege
- städtische Radverkehrsachse
- signalisierter Vollknoten
- signalisierter Fußgänger-/ Radüberweg
- neue Haltestelle
- bestehende Haltestelle

¹⁾ Führung der Vorfahrtsstraße mit Bus ist im städtebaulichen Abschnitt noch offen

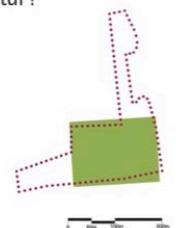
Planfälle Römerstraße: Variante A, B und C



Grünvernetzung



Wie groß ist der Park an der Kommandantur?



4

Ablauf Dialogphase



4. Ablauf Dialogphase

Stellvertretend für die Moderation erläutert Herr Buff vor dem Hintergrund des fachlichen Inputs die Einteilung in die Arbeitsgruppen sowie den Ablauf der Dialogphase. Folgende Arbeitsgruppen werden angeboten:

- Erschließungskonzept mit den Untergruppen MIV/Parkierung, Öffentlicher Verkehr und Rad-/Fußverkehr
- Freiraumvernetzung
- Römerstraße



Herr Buff weist darauf hin, dass zu Beginn der Dialogphase in den einzelnen Arbeitsgruppen die Möglichkeit besteht, Fragen zum Input der Projektsteuerung zu stellen. Zur Beantwortung der Fragen stehen in den Arbeitsgruppen jeweils Vertreter/innen der Verwaltung sowie der extern beauftragten Fachplanungsbüros zur Verfügung. In der sich daran anschließenden ebenfalls moderierten Diskussion in den Arbeitsgruppen haben die Teilnehmer/innen die Möglichkeit, zum vorgestellten Sachstand Anmerkungen und Hinweise vorzubringen bzw. zu formulieren, was aus Ihrer Sicht für oder gegen die verschiedenen vorgestellten Erschließungsvarianten und Gestaltungsoptionen spricht. Um den inhaltlichen Austausch der Arbeitsgruppe sicherzustellen, ggf. Gemeinsamkeiten, aber auch Widersprüche festzuhalten, werden die Ergebnisse der Diskussion am Ende des Bürgerforums im Plenum vorgestellt und die Möglichkeit für eine Schlussdiskussion gegeben.

Zum Einstieg in die Arbeit bittet Herr Buff die Teilnehmer/innen, sich weitgehend gleichmäßig auf die Arbeitsgruppen zu verteilen, um einen vergleichbaren Arbeits- und Diskussionsrahmen zu schaffen und fragt diesbezüglich die Interessenlage der Anwesenden im Plenum per Handzeichen ab. Um dem vermuteten großen Interesse gegenüber dem Thema Umgestaltung der Römerstraße gerecht zu werden, wird diese Arbeitsgruppe zweimal angeboten. Aufgrund der tatsächlichen Verteilung der Teilnehmer/innen auf die beiden Arbeitsgruppen 'Römerstraße' werden diese nach Rücksprache mit den Teilnehmer/innen zusammengelegt.

Wie läuft die Dialogphase ab?

Aufteilen in vier Arbeitsgruppen

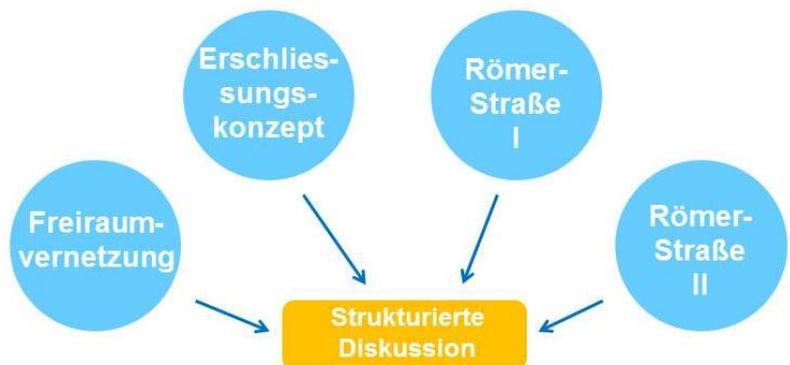
- > MIV/Parkierung
- > ÖV
- > Rad/Fuß



**Gemeinsame Grundlage für die Diskussion schaffen -
Verständnisfragen an die Fachplanung in den Arbeitsgruppen**



**Wie läuft die Dialogphase ab?
Strukturierte Diskussion zu den Varianten/Konzeptvorschlägen**



**Ergebnisse/Stimmungsbild im Plenum zusammenführen -
Schlussdiskussion**



5

Anmerkungen aus den Arbeitsgruppen



Dokumentation der Arbeitsergebnisse

Die von den Teilnehmern/innen vorgebrachten Anmerkungen und Hinweise - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - sind aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Eine Wertung der Diskussionsbeiträge ist nicht erfolgt.

Die in den Arbeitsgruppen von den Teilnehmern/innen kontrovers diskutierte Anmerkungen und Hinweise sind mit dem Hinweis (4-Blitz) in Klammern gekennzeichnet.

Arbeitsgruppe 'Erschließungskonzept Südstadt'

> Gruppe Motorisierter Individualverkehr/Parkierung

Moderation: Herr Hahn, Stadt Heidelberg
 Fachliche Begleitung: Herr Gieler, Stadt Heidelberg
 Herr Schwarzmann, Büro PTV-Group



Erschließungssystem - Netzhierarchie

Anmerkungen/Hinweise

- Autoverkehr sollte grundsätzlich möglich sein
- Trennung der Hauptverkehrsachsen von MIV und Rad/Fuß ist gut

Achtungszeichen

- Kein Schleichverkehr in Nord-Süd-Richtung erzeugen, sondern Erschließung durch Stichstraßen in Ost-West-Richtung, Nord-Süd-Richtung unterbrechen
- Keine Verkehrsverlagerungen von der Römerstraße in die Südstadt, insbesondere nicht in die Kirschgartenstraße
- Kirschgartenstraße in Höhe Saarstraße zur Vermeidung von Schleichverkehren/Ausweichverkehren von der Römerstraße unterbrechen durch zwei gegenläufige Einbahnstraßen



22. Oktober 2013

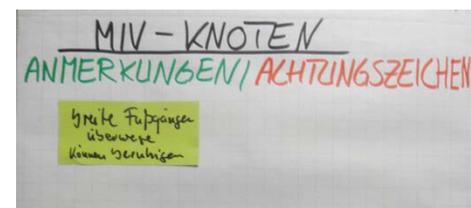
- Bereich Mark Twain Village als verkehrsberuhigten Bereich ausbilden
- Zufahrt zum Gewerbegebiet über Sickingenstraße als Tempo 30 km/h ausweisen
- Carl-Schurz-Straße als Spielstraße mit gekennzeichneten Parkplätzen
- Autofreies Wohngebiet vorsehen, auch als Beitrag zur Verkehrsvermeidung
- Geplanten Nahversorgungsstandort nicht von der Kirschgartenstraße aus erschließen (Anbindung an Römerstraße)
- Durchgangsverkehr in Tunnellage führen und Südstadt nur über Rohrbacher Straße erschließen
- Kein Voll-Knoten vor dem Headquarter
- Rohrbach West nicht mit zusätzlichem Verkehr belasten
- Daten und Fakten Verkehrsgutachten offen legen: Welche Verkehrsmengen sind zu erwarten?



Erschließungssystem - Netzknotten

Anmerkungen / Achtungszeichen

- Breite Fußgängerüberwege können den Verkehr beruhigen



Parkierung

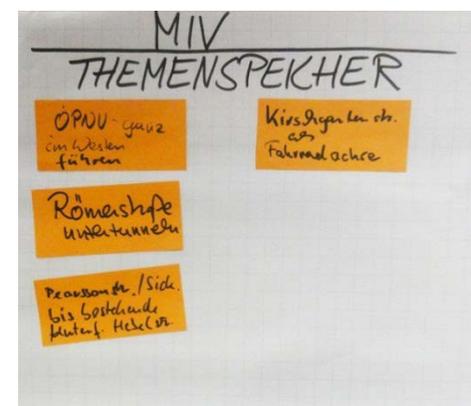
Anmerkungen/Hinweise

- Anzahl der Parkplätze an der Kirschgartenstraße erhöhen
- Parkraumbewirtschaftung erforderlich/einführen
- Grün direkt vorm Haus, Carports zur Mittelachse (siehe Skizze)



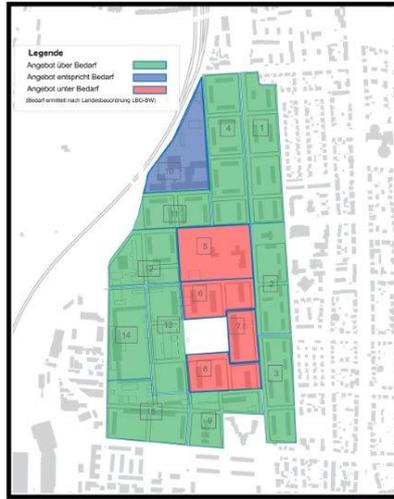
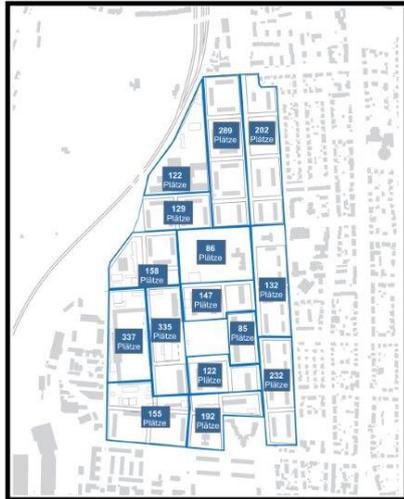
Themenspeicher

- Buslinie ganz im Westen führen
- Römerstraße untertunneln im Bereich zwischen Sickingenstraße und Hebelstraße (bestehende Tieferlegung)
- Kirschgartenstraße als Fahrradachse ausweisen

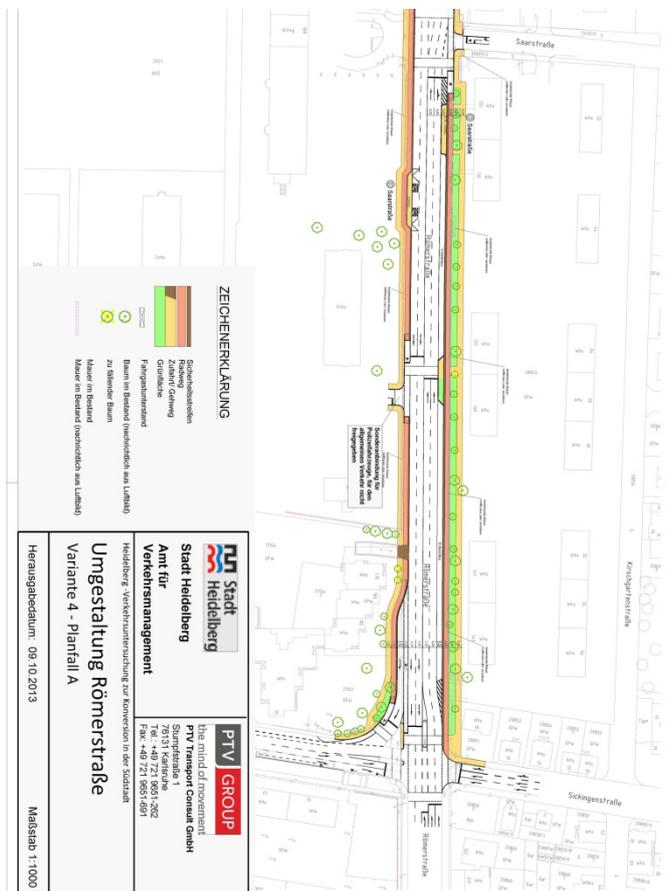


VERGLEICH DES STELLPLATZANGEBOTES UND DES STELLPLATZBEDARFS AUF BASIS DES NUTZUNGSKONZEPTES

➤ ANGEBOT ➤ BEWERTUNG



Stadt Heidelberg PTV GROUP
 the mind of movement



ZEICHNERKLÄRUNG

- Rechenquadrat
- Zukunft / Ökologie
- Freizeitanlage
- Baum in Bestand (Instandsetzung aus Umf.)
- zu tilgender Baum
- Mauer im Bestand
- Mauer im Bestand (Instandsetzung aus Umf.)

Stadt Heidelberg
 Amt für Verkehrsmanagement
 Heidelberg, Verkehrsmanagement zur Konversion in der Südstadt
 Variante 4 - Planfall A

PTV GROUP
 the mind of movement
 PTV Transport Contact GmbH
 Saarplatz 1
 69126 Heidelberg
 Tel: +49 721 9051-202
 Fax: +49 721 9051-081

Herausgabedatum: 09.10.2013 Maßstab: 1:1000

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT



Überlagerung



- MIV Hauptverkehrsstraße
- MIV Vorfahrtsstraße mit Bus ¹⁾
- Erschließungsstraße mit Mischverkehr
- Eigenständiger Rad und Gehweg
- Städtische Radverkehrsachse
- Signalisierter Vollknoten
- Signalisierter FG/Rad-Überweg
- Straßenbahn
- H Haltestelle Straßenbahn

¹⁾ Führung über Sickingenplatz ist nur für ÖV möglich



Arbeitsgruppe 'Erschließungskonzept Südstadt' > Gruppe Öffentlicher Personennahverkehr

Moderation: Herr Zimmermann, Stadt Heidelberg
 Fachliche Begleitung: Frau Deligiannidou, Stadt Heidelberg
 Herr Hoffmann, RNV
 Herr Schürmann, Büro PTV-Group



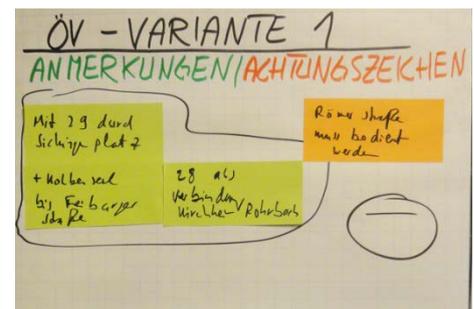
Variante 1 – Verlegung Linie 29 nach Westen von der Römerstraße in Campbell/MTV

Anmerkungen/Hinweise

- Linie 29 sollte über Sickingenplatz - Fabrikstraße - Kolbenzeil bis zur bis Freiburger Straße führen;
Anbindung/Vernetzung der Südstadt mit Rohrbach-West
- Linie 28 künftig als Bus-Verbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach

Achtungszeichen

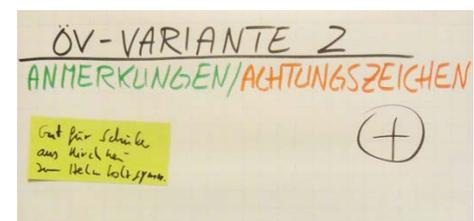
- Römerstraße soll weiterhin durch den ÖV bedient werden (keine Verlegung)



Variante 2 - Neue Buslinie zwischen Bismarckplatz und Kirchheim bzw. S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach

Anmerkungen/Hinweise

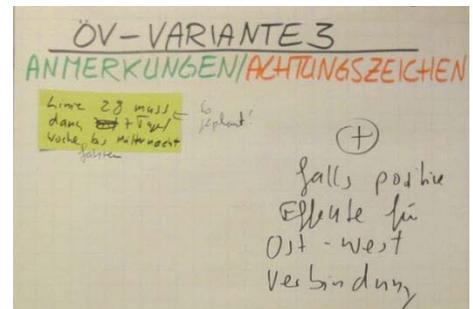
- „Vorzugsvariante“ der Arbeitsgruppe
- Neue Buslinie schafft eine verbesserte Anbindung für Schülerverkehre aus Kirchheim zum Helmholtz-Gymnasium



Variante 3 - Verlegung/Erweiterung Linie 28 von Rohrbach Markt zum Bismarckplatz

Anmerkungen/Hinweise

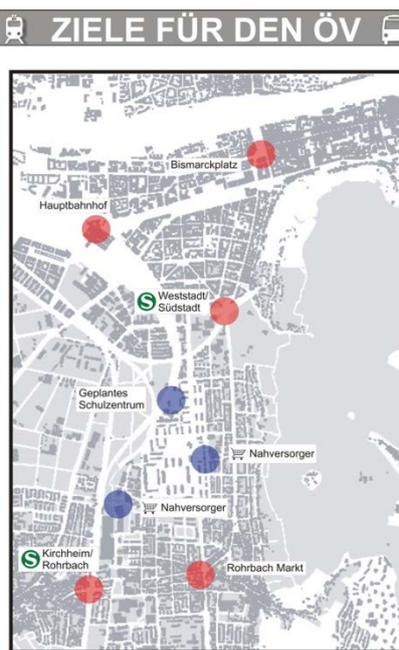
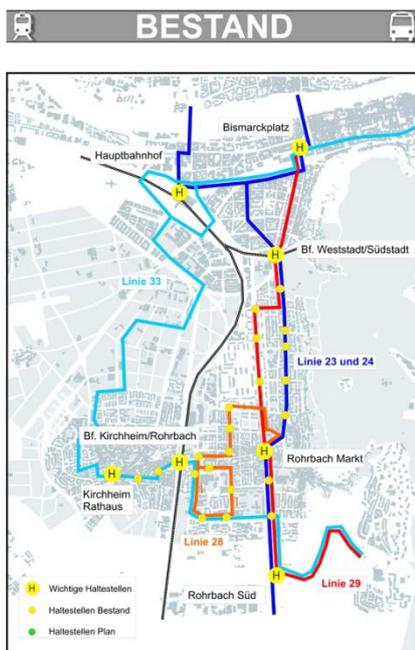
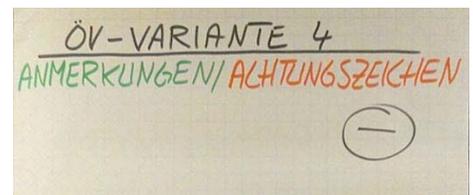
- Linie 28 sollte dann 7 Tage in der Woche bis jeweils Mitternacht fahren
- Variante 3 wird nur dann als positiv bewertet, wenn sie zu positiven Effekten für die Ost-West-Verbindung (Kirchheim-Rohrbach) führt.

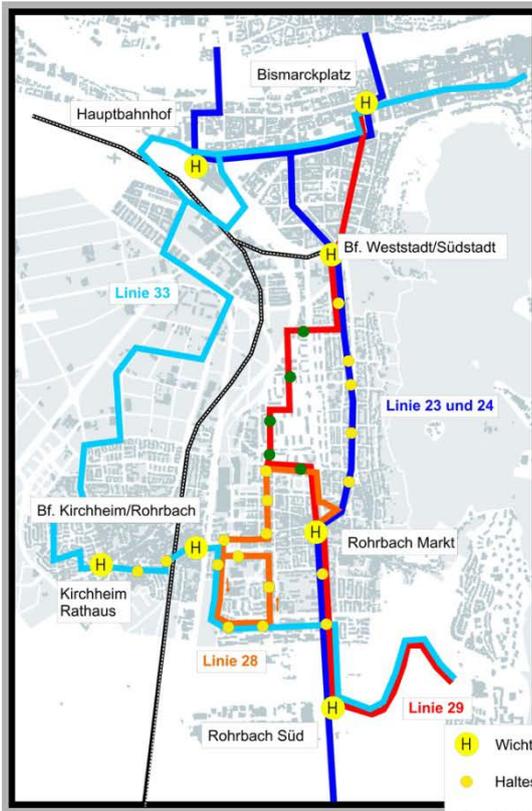


Variante 4 - Neue Buslinie zwischen Bismarckplatz und künftiger Berufsschule

Achtungszeichen

- Stellt im Vergleich zu den anderen Varianten keine ausreichende Bedienung sicher, sollte nicht weiterverfolgt werden

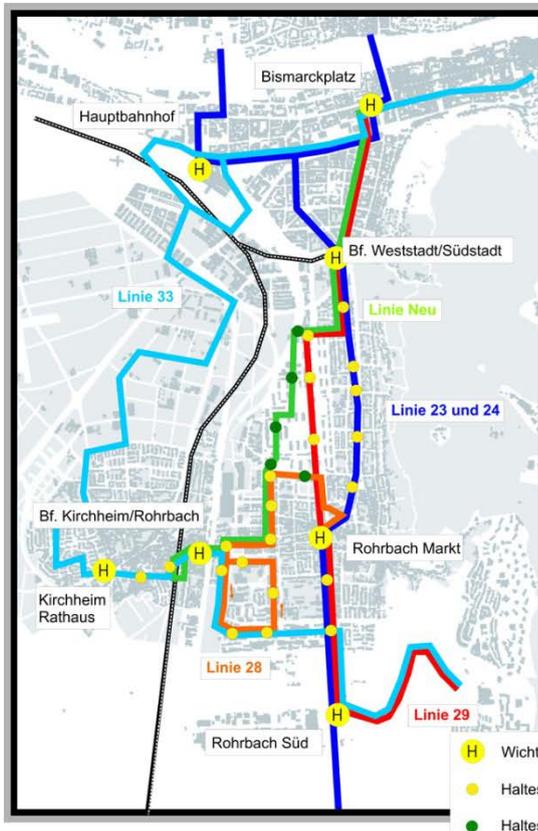




VARIANTE 1

Veränderter Linienweg der Linie 29

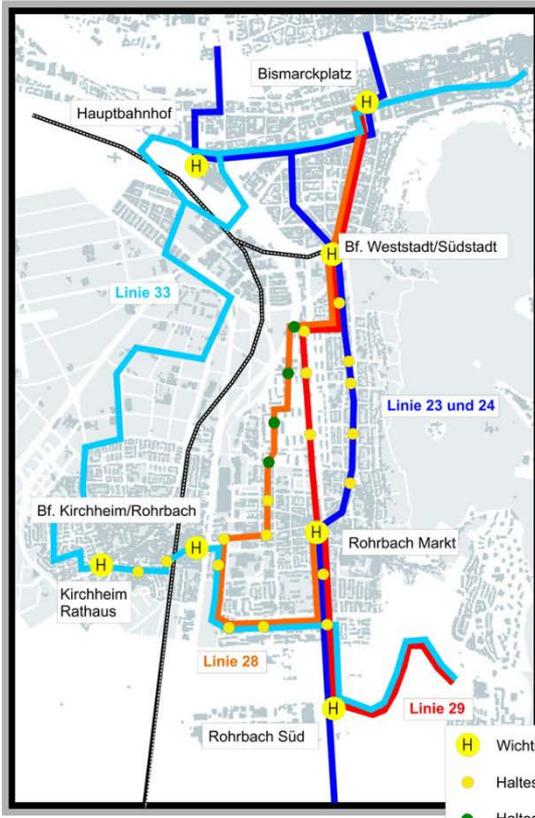
Direktverbindung Rohrbach Markt – S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Direktverbindung Hasenleiser - S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Anbindung Innenstadt	😊
Anbindung S-Bahn Weststadt / Südstadt	😊
Anbindung S-Bahn Kirchheim / Rohrbach (nur über Umstieg in Linie 28)	😐
Anbindung S-Bahn Hauptbahnhof (Umstieg Straßenbahn)	😐
Anbindung Nahversorger Rohrbach West (zu Fuß)	😐
Geplantes Berufsschulzentrum	😊
Direktbeziehung Boxberg – Innenstadt (längere Beförderungszeit)	😐



VARIANTE 2

Neue Erschließungslinie

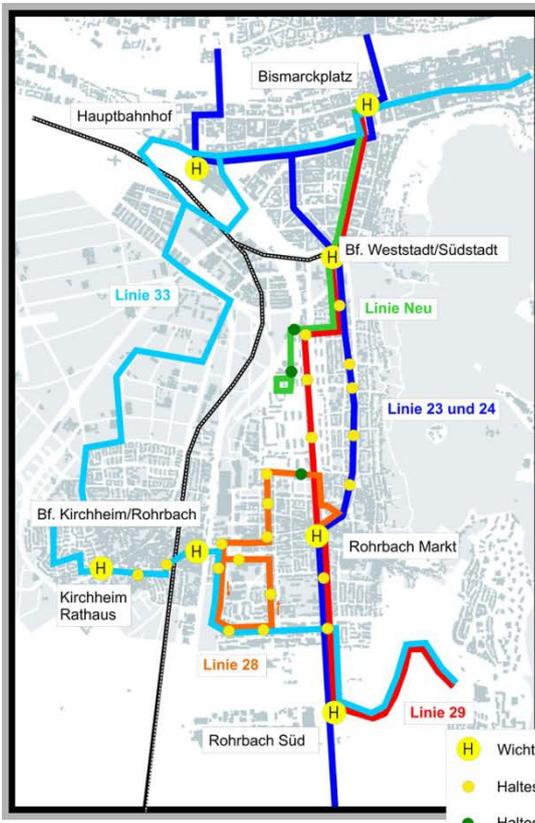
Direktverbindung Rohrbach Markt – S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Direktverbindung Hasenleiser - S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Anbindung Innenstadt	😊
Anbindung S-Bahn Weststadt / Südstadt	😊
Anbindung S-Bahn Kirchheim / Rohrbach (nur über Umstieg in Linie 28)	😊
Anbindung S-Bahn Hauptbahnhof (Umstieg Straßenbahn)	😐
Anbindung Nahversorger Rohrbach West	😊
Geplantes Berufsschulzentrum	😊
Direktbeziehung Boxberg – Innenstadt (über Linie 29)	😊



VARIANTE 3

Veränderter Linienweg der Linie 28

Direktverbindung Rohrbach Markt – S-Bahn Kirchheim/Rohrbach	😊
Direktverbindung Hasenleiser - S-Bahn Kirchheim/Rohrbach	😊
Anbindung Innenstadt	😊
Anbindung S-Bahn Weststadt / Südstadt	😊
Anbindung S-Bahn Kirchheim / Rohrbach	😊
Anbindung S-Bahn Hauptbahnhof (Umstieg Straßenbahn)	😞
Anbindung Nahversorger Rohrbach West	😊
Geplantes Berufsschulzentrum	😊
Direktbeziehung Boxberg – Innenstadt (über Linie 29)	😊



VARIANTE 4

Stichfahrt Berufsschulzentrum

Direktverbindung Rohrbach Markt – S-Bahn Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Direktverbindung Hasenleiser - S-Bahn Kirchheim/Rohrbach (über L28)	😊
Anbindung Innenstadt	😊
Anbindung S-Bahn Weststadt / Südstadt	😊
Anbindung S-Bahn Kirchheim / Rohrbach	😞
Anbindung S-Bahn Hauptbahnhof (Umstieg Straßenbahn)	😞
Anbindung Nahversorger Rohrbach West	😞
Geplantes Berufsschulzentrum	😊
Direktbeziehung Boxberg – Innenstadt (über Linie 29)	😊



Arbeitsgruppe 'Erschließungskonzept Südstadt'
 > Gruppe Fuß- und Radwegenetz

Moderation: Herr Sippel, Netzwerk für Planung und Kommunikation
 Fachliche Begleitung: Frau Bayer, Stadt Heidelberg
 Herr Raab, Stadt Heidelberg



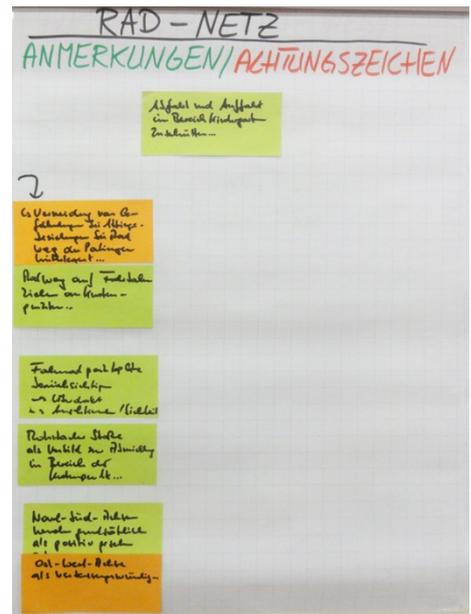
Radwegenetz

Anmerkungen/Hinweise

- Dargestellte Nord-Süd-Achse wird grundsätzlich positiv gesehen
- Fahrradstraße in Verlängerung der Brechtel-/Erbprinzenstraße in Nord-Süd-Richtung wird positiv gesehen, um auch die Flächen Hospital und die Südstadt an Rohrbach anzubinden
- Möglichkeit einer geradlinigen Weiterführung der Achse nach Norden durch das Schulgelände ist „komfortabler“ und auch für Ortsunkundige zur Orientierung besser; Vermeiden des „Rechts-Links-Versatzes“
- Aus den Plänen ist schwer herauszulesen, wie der Radweg ausgestaltet werden soll, Aussagen zur Qualität können deshalb nicht gemacht werden
- Radwegeverbindung zu einem optionalen S-Bahn-Halt im Bereich der künftigen Berufsschule vordenken
- „Westtangente“ (Radwegeachse entlang Bahntrasse) stellt Vernetzungspotential in Richtung Innenstadt/Bahnstadt dar (Verweis auf Diskussion Runder Tisch Verkehrserschließung Rohrbach West, mit dem Ziel, die Radwegeachse im Bereich der Konrad-Zuse-Straße in Fortsetzung in Richtung Süden weiter zu qualifizieren)



- Anbindung des S-Bahnhaltepunkts Kirchheim/Rohrbach an das Radwegnetz muss sichergestellt werden (Verweis auf Diskussion Runder Tisch Verkehrserschließung Rohrbach West zur Qualifizierung insbesondere der östlichen Heinrich-Fuchs-Straße als Radachse zwischen Rohrbach Markt und S-Bahn)
- Ausbilden einer leistungsfähigen Radwegeachse in Nord-Süd-Richtung auch östlich der Römerstraße
- Kirschgartenstraße als Fahrradstraße statt der vorgeschlagenen Mischverkehrsfläche ausbilden (4-Blitz)
- Verbesserung der Belagsoberfläche innerhalb der Kirschgartenstraße zur Erleichterung des Radverkehrs
- Möglichst gefähderungsfreie Radwegebeziehung in Nord-Süd-Richtung entlang der Römerstraße herstellen
- Radwege sind an den Knotenpunkten auf Fahrbahnen zu verschwenken; Vermeidung einer Radwegführung in zweiter Reihe zur Minimierung von Verkehrsfährdungen an den Knotenpunkten (Lösungen Rohrbacher Straße als Vorbild zur Abwicklung Radverkehr im Bereich der Knotenpunkte)
- Sicherstellen der Wegeverbindung nach Norden in Richtung Weststadt (im Bestand Überfahrt über private Flächen im Bereich Tennisclub)
- Fahrradparkplätze im Konzept berücksichtigen (wettergeschützt, überdachte sowie sichere Abstellmöglichkeiten)
- Vorschlag niveaugleiche Führung der Radwege mit der Straße; Ziel: Gleichberechtigung Autofahrer/Radfahrer



Achtungszeichen

- Dargestellte Ost-West-Radwegachsen sind verbesserungswürdig
- Hauptachse im Bereich der Rheinstraße ist zur Vernetzung in Ost-West-Richtung nicht ausreichend
- Grundsätzlich Plangrafik verbessern und Planinhalte lesbarer machen
 - > Aussagen zum Umgang mit dem unter Denkmalschutz stehenden Abschnitt der Begrenzungsmauer im Bereich des Radwegs entlang der Römerstraße
 - > Aussagen zur Ausgestaltung der Radwege
 - > Darstellen Radwegebeziehungen über das Quartier hinaus (übergeordnete Vernetzung)
 - > Aussagen zur Bedeutung der gestrichelt dargestellten Radwege (sind hier Sackgassen gemeint?)



Fußwegenetz

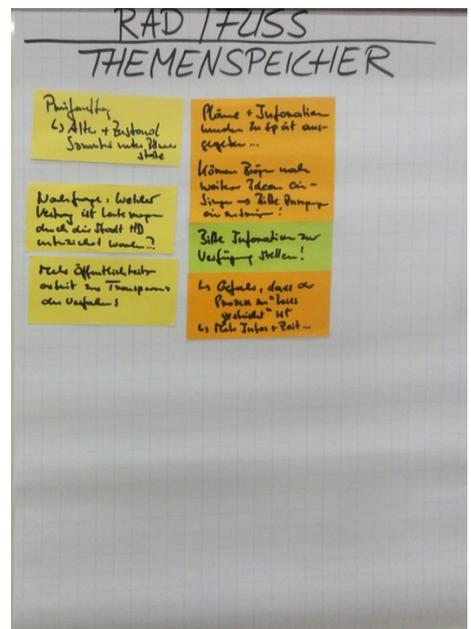
Anmerkungen/Hinweise

- Ergänzende Ost-West-Achse nördlich der Rheinstraße: Querung der Römerstraße in Verlängerung der Veit-Stoß-Straße mit Anbindung an die Nansenstraße, sowie qualifizieren Anbindung Veit-Stoß-Straße an Rohrbacher Straße
- Fußwegevernetzung zu den Tram-Haltestellen entlang der Rohrbacher Straße darstellen (Abgrenzung Pflanzanlage erweitern)
- Zusätzliche Fußwegeanbindungen im Bereich der Stallungen in Richtung Bosseldorn zur Verdichtung des Fußwegenetzes vorsehen
- Frequentierte Bereiche entlang der Römerstraße gesondert ausbilden, z.B. als breitere, großzügige Zonen
- Informelle Wegebeziehungen außerhalb der Verkehrsachsen aufbauen, damit Kinder sich unabhängig aufhalten und bewegen können
- Fußwegeverbindung zu einem optionalen S-Bahn-Halt im Bereich der künftigen Berufsschule vordenken



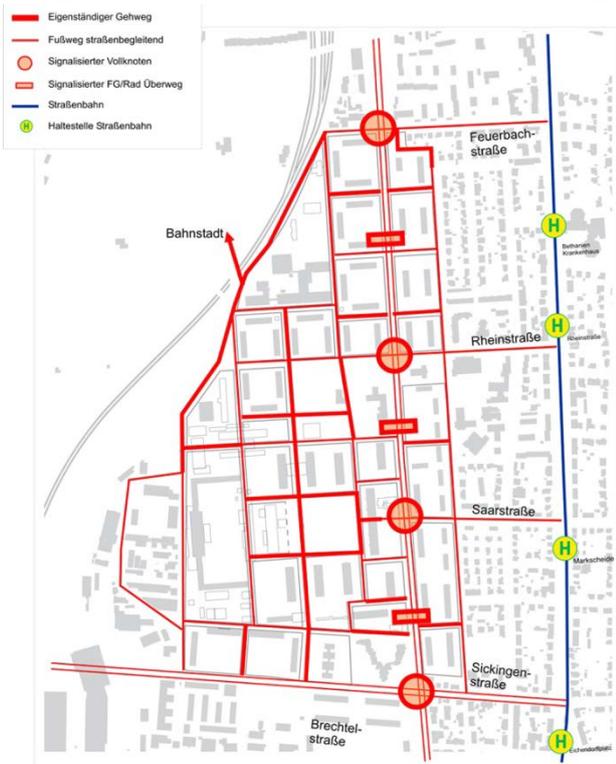
Themenspeicher

- Pläne und Informationen werden zu spät ausgegeben, eine qualifizierte Stellungnahme ist so nicht möglich
- Mehr Information zur Verfügung stellen und mehr Zeit einräumen, sich vorab mit den Planungskonzepten/-optionen auseinanderzusetzen
- Verbesserung Öffentlichkeitsarbeit für mehr Transparenz im Verfahren notwendig; Offenlegen von Gutachten, Zahlen, Prognosen
- „Gefahr“ wird gesehen, dass Prozess zu „heiß gestrickt“ ist und die Beteiligung zur Farce gerät, weil nicht angemessen Stellung genommen werden kann
- Dialog mit den Bürgern über Thema Mobilität/Freiraum sollte nicht nach der Veranstaltung abgeschlossen sein; darüber hinaus die Möglichkeit geben, Stellung zu nehmen; Bitte, dass die Bürger noch weitere Ideen einbringen können
- Das Fehlen einer alternativen Variante für die Römerstraße mit Untertunnelung/Tieferlegung wird kritisiert; bestehen wirkliche „Zwangspunkte“ gegen eine solche Variante?
- Das Alter und den Zustand des unter der Römerstraße verlaufenden Kanals klären/darlegen (ist dieser ggfs. sanierungsbedürftig?)
- Dringend notwendige Quantifizierung der Zahlen/Aussagen zur Belastungen/Frequentierungen im Radverkehr
- Verbesserung der Plangrafik und eindeutiger Darstellung der Planungsabsicht
- Rückbau einer nicht mehr genutzten Unterführung im Bereich des vorhandenen Kindergartens angrenzend an die bahnpa-parallel verlaufende Radwegachse



ERSCHLISSUNGSKONZEPT

Fuß



ERSCHLISSUNGSKONZEPT

Fahrrad



Netz Radwegachsen



	Nicht eigenständig	Eigenständig
Fahrradnetz Bestand	Orange line	Orange line
Fahrradnetz neue Achsen	Dotted green line	Solid green line

Arbeitsgruppe 'Freiraumvernetzung'

Moderation: Herr Kunert, Netzwerk für Planung und Kommunikation
 Fachliche Begleitung: Frau Klein, Stadt Heidelberg
 Frau Humborg, Büro Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur
 Herr Schwarz, Stadt Heidelberg



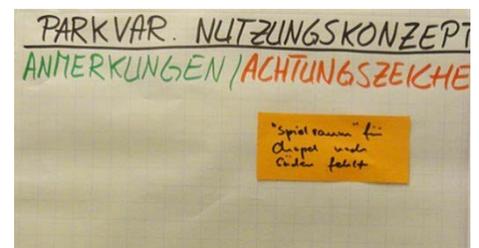
Parkvariante Nutzungskonzept

Anmerkungen/Hinweise

- Keine Anmerkungen

Achtungszeichen

- Fehlender „Spielraum“ für Chapel in Richtung Süden



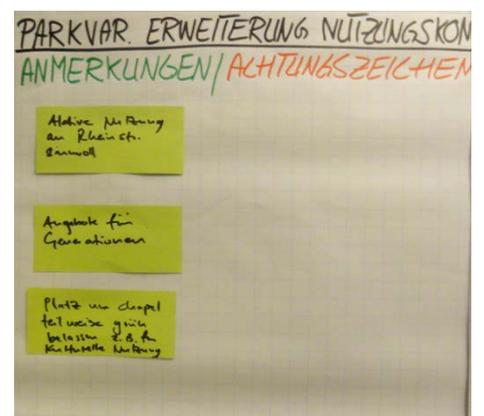
Parkvariante Erweiterung Nutzungskonzept

Anmerkungen/Hinweise

- Aktive Nutzung an Rheinstraße sinnvoll
- Angebote für alle Generationen entwickeln
- Freiraum um Chapel teilweise grün belassen, z.B. für kulturelle Nutzung

Achtungszeichen

- Keine Anmerkungen



Parkvariante Großer Park

Anmerkungen/Hinweise

- Park sollte öffentlich sein, in jedem Fall öffentlich genutzt
- „Offener Park“ - Raum für Aneignungsmöglichkeiten bieten, im dem sich Nutzungen entwickeln können; weniger Festlegung von Nutzungen
- Park soll vielfältig nutzbar sein

- Breiter „Streifen“ (Grüner Bereich) ist als deutlich wahrnehmbare Verbindung im Stadtteil über die Römerstraße hinweg sinnvoll
- Fläche östlich Chapel in Teilen als Grünfläche gestalten (z.B. Rasen/Wiese, nicht nur befestigte Oberflächen)
- Große Grünfläche östlich der Römerstraße ist nicht nur als erweitertes Flächenangebot zu sehen, sondern wichtig als verbindende Geste (verbindender „Platzcharakter“)
- Material der Straße ist weniger wichtig
- Fußgängerverbindung am Südrand des Parks (mit Querung) nach Osten ergänzen (z.B. Fortführung als Weg)

- Parkentwicklung inszenieren, kreativ gestalten („Szenographie“, Dramaturgie“)
- Wasser im Park berücksichtigen/einplanen
- Naturerfahrungsraum integrieren
- Sandflächen im Park vorsehen („Beach“)
- Einheimische Pflanzen verwenden
- Spielangebote vorsehen; (positives Beispiel Veranstaltung „Wedding“ im Schlossgarten)
- Angebote für Jugendliche, aber auch generationenübergreifende Angebote vorsehen
- Park südlich Chapel erweitern
- Name „Südstadtpark“

- Attraktive Nutzungen in allen drei Gebäuden im Park vorsehen
- Gebäude südlich Chapel abrechen, an anderer Stelle ersetzen
- Kann das Gebäude südlich Chapel erhalten werden, dann eher mit einer öffentlichen Nutzung belegen; da einen Wohnnutzung eher kritisch gesehen wird;
- Vorsehen spezieller gemeinschaftlicher Wohnformen alternativ zu öffentlicher Nutzung im Gebäude südlich Chapel
- Vorhandene Parkierungsmöglichkeiten im Bereich Chapel erhalten (4-Blitz)

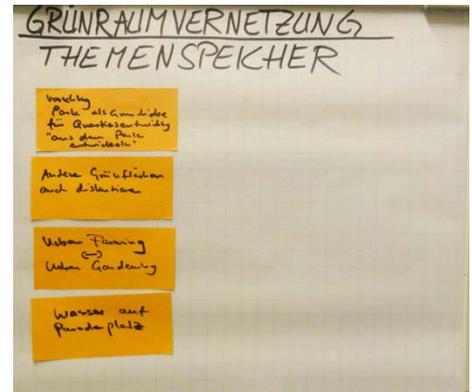


Achtungszeichen

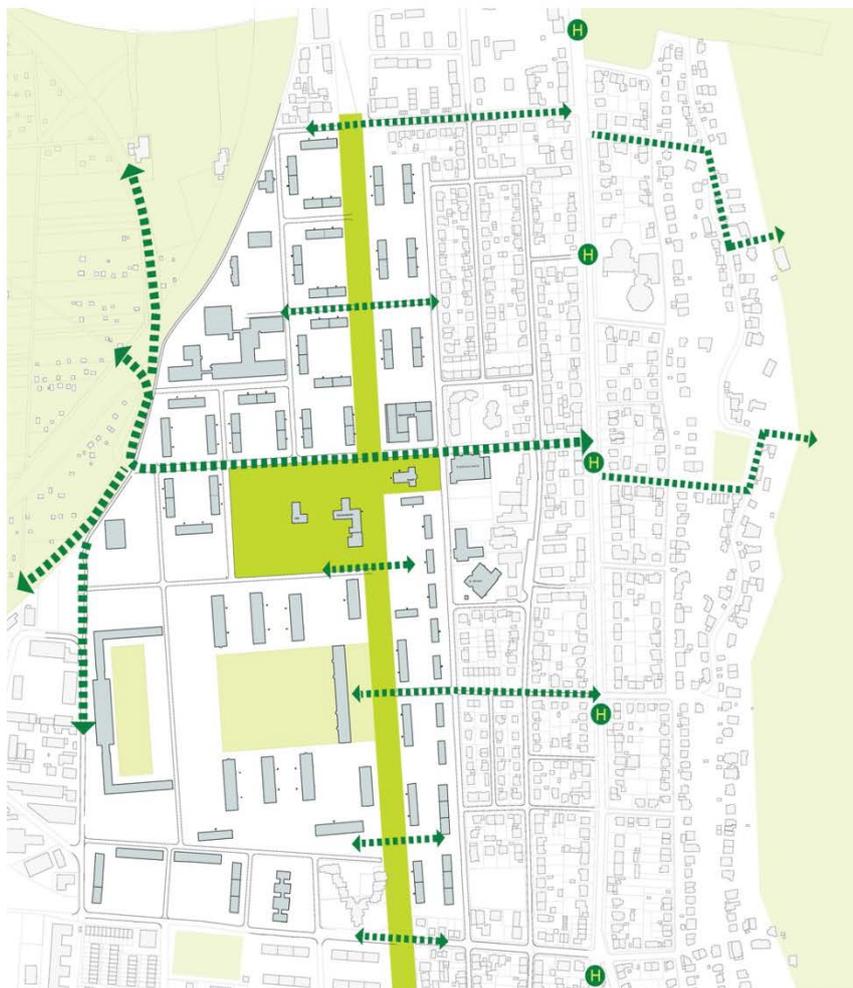
- Keine Parkierung im Bereich Park, entlang Römerstraße; stört die erforderliche verbindende Geste beider Platzseiten
- Breiter Übergang müsste an Rheinstraße liegen (bevorzugt)
- Scheinbar zu wenig Geld für interessante Maßnahmen
- Grünfläche bietet keine Attraktionen, die die Leute anzieht

Themenspeicher

- Park als Grundidee für Quartiersentwicklung; Quartier/Südstadt „aus dem Park entwickeln“
- Andere Grün- und Freiflächen im Bereich Konversion Südstadt auch diskutieren; Diskussion nicht nur auf diesen Freiraum fokussieren
- Urban Gardening ermöglichen (⚡-Blitz); hierdurch werden Flächen der allgemeinen Öffentlichkeit entzogen
- Differenzierte Betrachtung Aspekt Urban Gardening (Abgrenzung zu Urban Farming)
- Wasser auf Paradeplatz



Grünvernetzung Ost - West



Assoziationen



Parkvariante "Nutzungskonzept"

Park um Kommandantur und Kommandantenvilla sowie direktes Umfeld der Chapel
 Schwerpunkt Wegführung über die Römerstraße liegt im Norden des Parks (Rheinstraße)
 Erhalt der Gebäude südlich der Chapel
 Baumbestand wird, unter Berücksichtigung der gestalterischen Ansprüche und Nutzungsanforderungen erhalten, teilweise ergänzt (z. B. jetzige Parkfläche westlicher Parkteil)
Gestaltung
 Prüfen, ob Gartengestaltung des Bestands aufgenommen werden kann
 Spielnutzung in Nähe zur Schule
 Ruhige Freizeinutzung im westlichen Parkteil



Parkvariante "Erweiterung Nutzungskonzept"

Park um Kommandantur und Kommandantenvilla sowie nach Süden erweitertes Umfeld der Chapel
 Ein Gebäude südlich der Chapel erhält, mehr Platz für mögliche Nutzungen der Chapel im Freiraum
 Schwerpunkt Wegführung über die Römerstraße liegt im Norden des Parks (Rheinstraße)
 Baumbestand wird, unter Berücksichtigung der gestalterischen Ansprüche und Nutzungsanforderungen erhalten, teilweise ergänzt (z. B. jetzige Parkfläche westlicher Parkteil)
Gestaltung
 Gestalterische Verbindung Ost- und Westseite der Römerstraße in den Nordwesten Kommandantur und Chapel, sowie durch Verwendung des Belagmaterials der Platzflächen über die Rheinstraße
 Aktive Freizeinutzung entlang der Rheinstraße
 Prüfen, ob Gartengestaltung des Bestands aufgenommen werden kann
 Ruhige Freizeinutzung im südwestlichen Parkteil



Parkvariante "Großer Park "

Park um Kommandantur und Kommandantenvilla sowie auf gleicher Breite auf der Ostseite der Römerstraße.

Ein Gebäude südlich der Chapel entfällt, Einbeziehung der südlich angrenzenden Flächen

zweiter Schwerpunkt Wegebeziehung über die Römerstraße im Süden des Parks (hier ist ein breiterer Überweg möglich)

Baumbestand wird, unter Berücksichtigung der gestalterischen Ansprüche und Nutzungsanforderungen, teilweise ergänzt (z. B. jetzige Parkplatzfläche westlicher Parkteil)

Gestaltung

Gestalterischere Verbindung Ost- und Westseite der Römerstraße in den Vorbereichen Kommandantur und Chapel, sowie durch Verwendung des Belagsmaterials der Platzflächen über die Römerstraße

Aktive Freizeitnutzung im östlichen Parkteil

Ruhige Freizeitnutzung im westlichen Parkteil

Prüfen, ob Gartengestaltung des Bestands aufgenommen werden kann



Arbeitsgruppe 'Römerstraße'

Moderation: Herr Buff, Netzwerk für Planung und Kommunikation
 Frau Claus, Netzwerk für Planung und Kommunikation

Fachliche Begleitung: Herr Beyene, Stadt Heidelberg
 Frau Cyrus, Stadt Heidelberg
 Frau Köneke, Büro Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur
 Herr Thewalt, Stadt Heidelberg



Gestaltung Römerstraße allgemein (alle Varianten)

Anmerkungen/Hinweise

- Baumbestand entlang der Römerstraße erhalten und ergänzen
- Einbinden der denkmalgeschützten Mauer in die geplanten Straßenquerschnitte (Darstellen Lage und Länge der zu erhaltenden Mauerbereiche)
- Möglichst großen Abstands zwischen Gehweg zur Fahrbahn vorsehen
- Einbau von „Inseln“ als Querungshilfe für Fußgänger
- Einbeziehen der „Vorzone“, um ausreichend breit bemessene Fuß- und Radwege vorzusehen (Flächen bis zu den heutigen Mauern/Zäunen reichen hierfür nicht aus)
- Koordinierte Steuerung der Fußgängerquerungen
- Breite der Radwege auf Nutzung von Fahrradanhänger auslegen
- Ist eine Führung der Radweg auch auf der Fahrbahn möglich (kein Absetzen durch Bordsteinkante)
- Gestaltung der Römerstraße sollte Vergleichmäßigung des Verkehrs zum Ziel haben („Entschleunigung“ der Fahrgeschwindigkeit)



- Gestalterischen Maßnahmen sollten berücksichtigen, dass die Römerstraße eine Hauptroute für Rettungsfahrzeuge ist
- Prüfen einer wechselseitigen Fahrbahnnutzung in Abhängigkeit der Hauptverkehrsströme mit dem Ziel 3-streifige Gestaltung der Römerstraße (tageszeitabhängige Betrachtung: morgens rein, abends raus)
- Prüfen einer Variante mit Römerstraße in Tieflage; Darstellen einer gleichberechtigten Variante sowohl verkehrstechnisch wie städtebaulich; Finanzierbarkeit reicht nicht aus für eine ablehnende Haltung

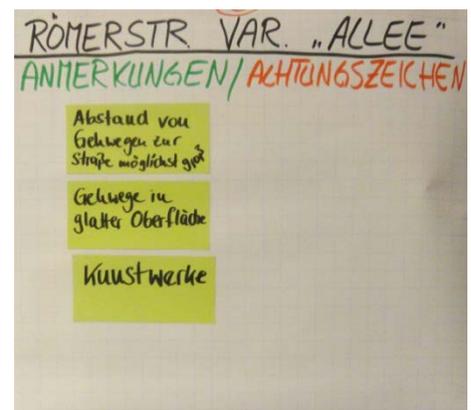
Achtungszeichen

- Sehr lange Querungswege für Fußgänger (Fahrbahn plus Radwege, ca. 20m)
- Möglicher Widerspruch zwischen dem Ziel Einrichtung einer „Grüne Welle“ auf der Römerstraße und der vorgesehenen Anzahl der Querungen und den erforderlichen Fußgängerquerungszeiten
- Parkplätze entlang der Römerstraße sind schwierig (Längsparkierung); beeinträchtigt den Verkehrsfluss und verursacht Unfallgefahr
- Römerstraße hat eine gesamtstädtische Funktion (wichtige Zufahrts-/Ausfahrtsstraße); Gestaltungsziele nicht nur aus der Perspektive der Südstadt ableiten; keine „Rückbauschikanen“ mit Blick auf das gesamtstädtische Straßennetz; Gefahr von Schleichverkehren durch umliegende Quartiere

Römerstraße Variante „Park Lane“

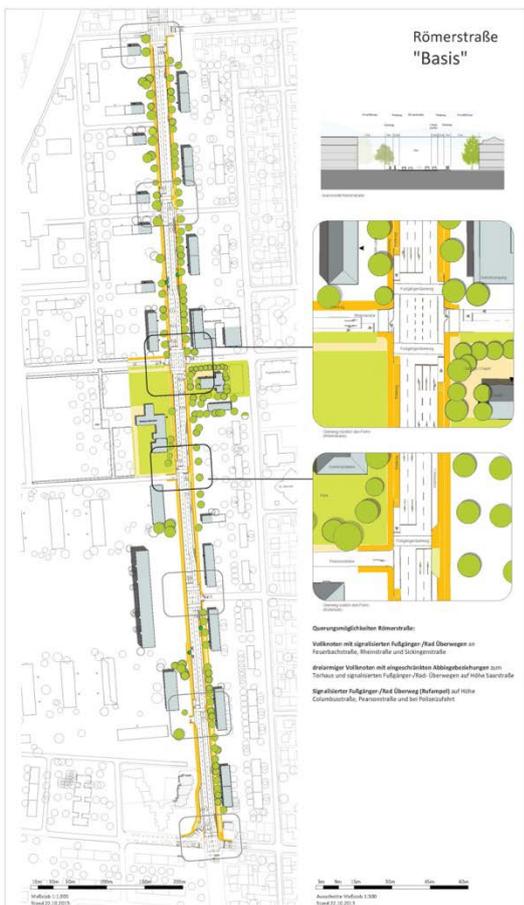
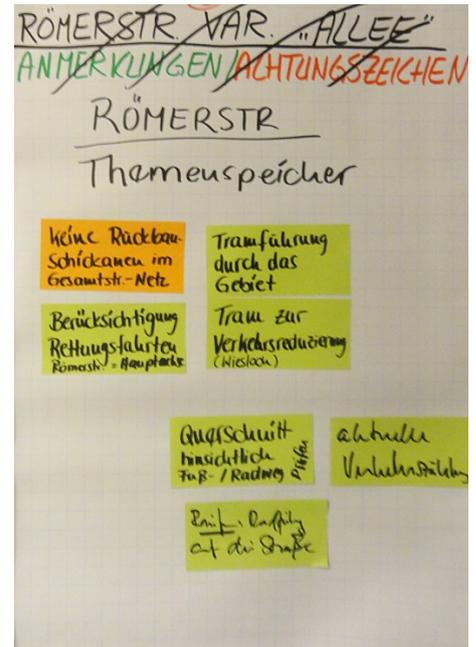
Anmerkungen/Hinweise

- Gehwege sollen eine ebene, befestigte Oberfläche haben (keine Rasen-/Wiesenfläche)
- Ausstellen von Kunstwerken in der „breiten Randzone“



Themenspeicher

- Darlegen der Verkehrsbelastung auf der Römerstraße im Bestand und künftig
- Aufzeigen von verkehrsvermeidenden Maßnahmen im Bereich der Südstadt
- Aussagen zum Umgang mit Durchgangsverkehren darstellen
- Transparenz im Planungsprozess herstellen (u.a.: Welche Zahlen aus der Vergangenheit stimmen? Sind die verwendeten Zahlen belastbar? Auf welcher Erhebung beruhen die Zahlen des Gutachtens?; ggf. Daten aktualisieren)
- Frühzeitige Veröffentlichung von Unterlagen/Gutachten im Vorfeld der Veranstaltungen, um sich in Ruhe einlesen zu können
- Vorsehen einer Straßenbahnlinie nach Wiesloch auf der Römerstraße oder durch das Gebiet, Option offen halten; Ziel Verkehrsvermeidung (Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Personennahverkehr)
- Verlagerungspotenzial auf den Öffentlichen Personennahverkehr bei der Ermittlung der künftigen Verkehrsbelastung der Römerstraße einbeziehen
- Darstellen von Lärmschutzmöglichkeiten für angrenzende Wohnbebauung (u.a. ist Lärmreduzierung durch immergrüne Bepflanzung/Bäume möglich)
- Einbau von lärminderndem Asphalt („Flüster-Asphalt“)
- Ausstattungen der Wohnungen mit Schallschutz-Fenstern



6

Ergebnisdokumentation im Plenum

Zusammenführung der Diskussion aus den Arbeitsgruppen



Arbeitsgruppe Verkehrserschließung

Zusammenführung Diskussion Motorisierter Individualverkehr/Parkierung

- Verkehrsvermeidung als Grundsatz zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Römerstraße, u.a. Ausweisen eines autofreien Wohnquartiers innerhalb der Südstadt
- Trennung der Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Individualverkehr und Fuß-/Radverkehr wird begrüßt
- Kein Voll-Knoten vor dem Headquarter
- Vermeiden zusätzlicher Verkehrsbelastungen in den bestehenden Quartieren beiderseits der Römerstraßen durch Schleichverkehre in Nord-Süd-Richtung (u.a. Rohrbach West, Kirchgartenstraße), aber auch durch die Anbindung des geplanten Nahversorgungsstandorts
- Offenlegen der zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Römerstraße und in den Quartieren



Zusammenführung Diskussion Fuß- und Radwegnetz

- Nord-Süd-Ausrichtung des Radwegenetzes wird auch im Kontext mit den Maßnahmen in Rohrbach West grundsätzlich positiv gesehen
- Anregung ergänzender und optimierender Maßnahmen, insbesondere:
 - > in Nord-Süd-Richtung im Bereich Kirchgartenstraße
 - > in der Radwegeachse entlang der Römerstraße
 - > der Anbindung an den schienengebunden ÖPNV
 - > Optimierung Ost-West-Achse in Richtung Rohrbacher Straße
- Es werden Hinweise zur Ausgestaltung der Radwege gegeben, grundsätzlich auch vor dem Hintergrund der Kritik, dass die konkretisierte Planungsabsicht aus den vorgelegten Plänen nicht ersichtlich ist
- Optimierung Netzstruktur Fußwegenetz

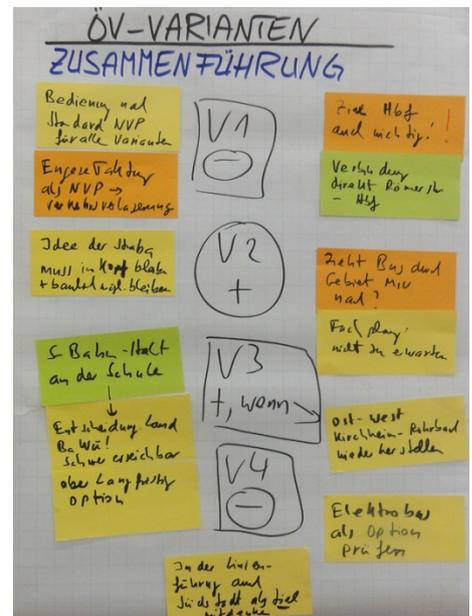


Grundsätzliche Aussagen

- Fehlende Variante mit Untertunnelung/Tieferlegung der Römerstraße wird kritisiert
- Möglichkeit schaffen, dass die Bürger nochmals zum Thema Mobilität/Freiraum Stellung nehmen bzw. weitere Anregungen/Ideen einbringen können
- Frühzeitiges Offenlegen von Gutachten, Zahlen und Prognosen, um sich vorab mit den fachplanerischen Aussagen auseinandersetzen zu können
- Verbesserung Öffentlichkeitsarbeit, Schaffen von mehr Transparenz im Verfahren

**Zusammenführung Diskussion
Erschließung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖV)**

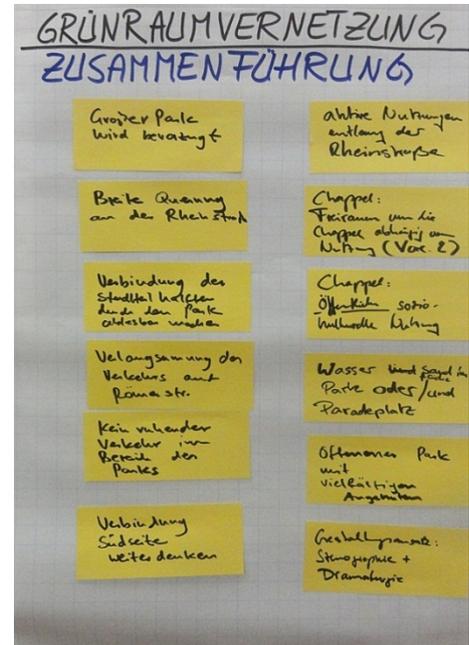
- Variante 1 und Variante 4 sollten nicht weiterverfolgt werden
- Variante 2 wird begrüßt
- Variante 3 stellt einen Option dar, insofern die Verbindung zwischen Rohrbach und Kirchheim wieder eingeführt wird
- Bei der Linienführung auch Südstadt als Ziel mitdenken
- Input der Fachverwaltung: Die ÖV-Bedienung wird grundsätzlich dem Standard des Nahverkehrsplans entsprechen, unabhängig der schlussendlich realisierten Linienführung
- Ziel sollte es sein, eine engere Taktung als im Nahverkehrsplans zu realisieren, um eine Verlagerung vom Auto auf den Bus/ÖV zu erreichen (Verkehrsverlagerung)
- Busanbindung Südstadt mit Elektrobus als Option prüfen
- Hauptbahnhof als Ziel ist auch wichtig
- Direkte Verbindung Römerstraße bis Hauptbahnhof prüfen
- Idee der Straßenbahn muss im Kopf bleiben, so dass auch eine spätere bauliche Umsetzung/Trasse möglich ist
- S-Bahn-Halt Berufsschule prüfen; Entscheidung liegt jedoch beim Land Baden-Württemberg und wird schwer erreichbar sein, sollte aber als Langfristoption weiter verfolgt werden



Arbeitsgruppe Freiraumvernetzung

Zusammenführung Diskussion Freiraumvernetzung

- Variante „Großer Park“ wird bevorzugt
- Offener Park mit vielfältigen Angeboten
- Aktivitäten“-Nutzungen entlang der Rheinstraße anordnen
- Große Platzgestaltung fördert auch Verlangsamung des Verkehrs auf Römerstraße
- Verbindung der Stadtteilhälften durch den Park ablesbar machen als große Geste an der Römerstraße
- Kein ruhender Verkehr im Bereich des Parks; Längsparkierung stört die gewünschte Verbindung („Geste“)
- Breitere Querung an der Rheinstraße vorsehen
- Wegeverbindung auf der Südseite des Parks auch auf der Ostseite weiterentwickeln
- Freiraumgestaltung um die Chapel abhängig von Nutzung (eher wie in Variante 2 „Erweiterung Nutzungskonzept“)
- „Attraktionen“ für die Öffentlichkeit in allen drei Gebäuden im Park
- Öffentliche soziokulturelle Nutzung in der Chapel ansiedeln
- Thema Wasser und Sandfläche im Park oder/und auf dem Paradeplatz



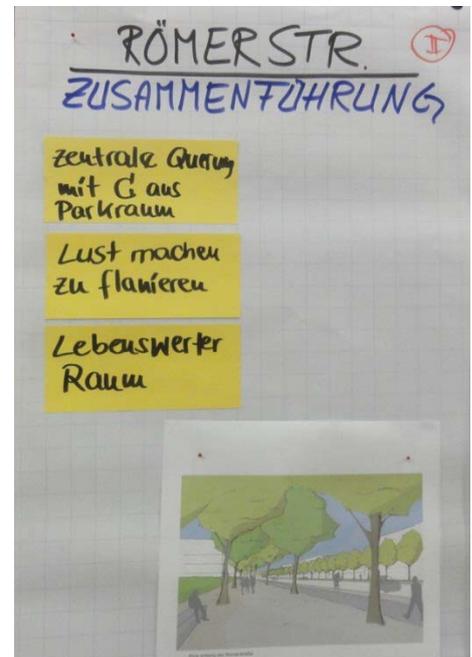
Arbeitsgruppe Römerstraße

Zusammenführung Diskussion Römerstraße

- Römerstraße ist als lebenswerter Raum zu gestalten
- Neu gestaltete Römerstraße soll Lust zum Flanieren machen; fördert das Zusammenwachsen der beiden Quartiere östlich und westlich der Römerstraße
- Variante „Park Lane“ soll weiterverfolgt, insbesondere in Kombination mit der vorgeschlagenen Variante „Großer Park“ (Arbeitsgruppe Freiraumvernetzung)

Grundsätzliche Aussagen

- Verkehrsbelastung auf der Römerstraße nachvollziehbar darstellen (Bestand und künftig)
- Aussagen zum Durchgangsverkehr auf der Römerstraße sowie zur grundsätzlichen Verkehrsvermeidung, u.a. Verlagerungspotenzial durch Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs
- Frühzeitige Veröffentlichung von Unterlagen/Gutachten im Vorfeld der Veranstaltungen, um sich in Ruhe einlesen zu können
- Transparenz im Planungsprozess herstellen



22. Oktober 2013

Schlussdiskussion im Plenum

Gesamtbetrachtung

- Römerstraße ist wichtige Straßenachse („Nabelschnur“) aus/in Richtung der Städte und Gemeinde südlich von Heidelberg; bei Rückbau der Römerstraße wird die Gefahr gesehen, dass Schleichverkehre durch die angrenzenden, bestehende Quartiere entstehen
- Verkehrsvermeidung auch als Lösungsansatz zur Reduzierung der Trennwirkung im Bereich der Römerstraße verfolgen (Zielsetzung Verkehrsberuhigung)
- Fahrradkonzept als primäre Maßnahme mit Ziel der Verkehrsvermeidung erstellen (Bevorrechtigung/Stärkung des Radverkehrs)
- „Aufpflasterung“ der Römerstraße im Bereich Park/Freiraumvernetzung (niveaugleiche Führung des motorisierten Individualverkehrs sowie der Radfahrer und querende Fußgänger)
- Aussagen zum Städtebau bzw. zur Gebäudenutzung von zuvor formulierten Freiraumqualitäten und kreativen Ideen für den Stadtteil ableiten
- Bürgerforen stärker als ein Angebot verstehen, in dem die Bürgerinnen und Bürger die Chance haben, ihre Ideen in die Fachplanung einzubringen; die Bürger sollen in den Foren eine „Lobby“ bekommen
- Rückkopplung der Ergebnisse/Aussagen der Bürgerinnen und Bürgern aus dem heutigen Forum in das noch nicht abgeschlossene Verkehrsgutachten

