

Technisches Bürgeramt  
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Betr.: Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Schlosshotel, Altstadt  
Hier: Baustellenverkehr

Heidelberg, den 16.06.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das für den Bebauungsplan erstellte Verkehrsgutachten berücksichtigt in keinster Weise die seit Jahren bekannten Verkehrsbelastungen und die speziellen Probleme der Schlossbergzufahrt mit ihrer historischen Bausubstanz und den nur begrenzt belastbaren, über hundert Jahre alten, Stützmauern:

- In Teil I wird auf eine Zählung am 13.09.07, in der tabellarischen Zusammenstellung des Teil II auf eine Zählung am 19.09.07 Bezug genommen. Gezählt wurde lediglich von 15 bis 19 Uhr.  
**Wie die zahlreichen Zählungen der zurückliegenden Jahre jedoch zeigen, liegen die Spitzen des Schwerlastverkehrs (Touristenbusse und LKW) zwischen 10 und 12 Uhr, sowie zwischen 13 und 16 Uhr.**
- Als besonders problematisch erweist sich immer wieder der Straßenabschnitt mit Gegenverkehr ab Abzweigung Oberer Fauler Pelz bis zur Neuen Schloßstraße oberhalb des Spielplatzes.  
Bei einem Straßenquerschnitt von ca. 5m für die Fahrbahn und ca. 1m für den einseitigen Gehweg und dem gleichzeitig erlaubten Parken, führt jeder Begegnungsverkehr zu problematischen Verkehrssituationen; bei widerrechtlich parkenden PKW im Kurvenbereich oder talwärts fahrenden Touristenbussen heißt das regelmäßig „nichts geht mehr“!
- Die aufgeschüttete Hangstraße mit ihren historischen Stützmauern ist den Verkehrsbelastungen nicht gewachsen. Davon zeugen die regelmäßigen Stützmauereinstürze der zurückliegenden Jahre (Vergl. Anlage)  
Die finanziellen Kosten (mit jeweils mehreren hundert Tausend Euro) belasten den Haushalt der Stadt ganz wesentlich; für die betroffenen Hausbesitzer sind sie oft kaum finanzierbar. Entsprechend hartnäckig waren zurückliegend, die juristischen Auseinandersetzungen über die jeweilige Lastenverteilung.

**Nicht nachvollziehbar ist insbesondere, dass die alternative Zufahrtsmöglichkeit über die L600 und K9708 nicht in die Überlegungen mit einbezogen wurde:**

Vergleicht man die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten ab Autobahn A5 bzw. Bundesstraße B3, ergibt sich auf dieser Route eine längere Fahrtstrecke von ca. 3000m. Andererseits steht dem ein deutlicher Zeitgewinn gegenüber, da dabei eine weitgehend kreuzungsfreie Zufahrt (neue Ortsumgehung Leimen, neuer MLP-Kreisel) ohne Ampelanlagen möglich ist, während auf der stark frequentierten Route durch die Stadtteile Rohrbach, Südstadt, bzw. Weststadt/Bergheim und Altstadt 13 (!) Ampelanlagen zu passieren sind!

**Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen für den Baustellenverkehr, sollten die für den Bau der Bosch-Tiefgarage im Jahr 2001 gefundenen Regelungen sein (bereits damals wurden – allerdings noch ohne Ortsumgehung Leimen und ohne MLP-Kreisel - alle entsprechenden Argumente ausgetauscht und gegeneinander abgewogen):**

Schreiben vom Amt für öffentliche Ordnung, 11.06.01:

*Zirka 50% der Fahrten wird die Strecke Schlosswolfsbrunnenweg-Molkenkurweg-Gaibergerweg (K9708) nehmen.*

*Von den restlichen Fahrten werden zirka 20% über die Neue Schloss-Straße zum Schlosswolfsbrunnenweg gehen müssen, weitere ca. 15% als Leerfahrt über den Graimbergweg-Klingenteichstraße.*

*Die restlichen Fahrten (vorwiegend Personentransporte und ein Teil der Leerfahrten) nehmen die Route über den Hausackerweg und zum Teil über den Schlierbachhang.*

*Vor acht Uhr werden keine LKW fahren, um den Berufsverkehr nicht zu behindern. Nach Auskunft unseres Tiefbauamtes bestehen gegen die Befahrung bis zu einem Gesamtgewicht von 30 to keine Bedenken, es kommen allerdings nur Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 22 to zum Einsatz.*

*Auch werden nur lärmarme Fahrzeuge eingesetzt*

Mit freundlichen Grüßen

**STÜTZMAUEREINSTÜRZE UND -REPARATUREN**





**61 - Sekr. Amtsleitung**

**Von:**  
**Gesendet:** Montag, 16. Juni 2008 16:37  
**An:** 61 - Sekr. Amtsleitung  
**Betreff:** Altstadt, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Schlosshotel

Öffentlichkeitsbeteiligung  
 Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Schlosshotel, Altstadt  
 hier: Belange des Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum o.g. Vorhaben möchte ich zum Thema "Belange des Verkehrs" wie folgt Stellung nehmen:

I. Gutachterliche Stellungnahme zum Verkehrsaufkommen

1) Allgemein

Das Gutachten ist vom Investor in Auftrag gegeben worden. Es verfolgt daher einseitige Interessen des Investors am Planvorhaben. Übernahmen aus dem Gutachten und Verweise auf das Gutachten im Rahmen der Aufstellung und Begründung zum Planvorhaben verbieten sich daher, wenn - wie ganz überwiegend geschehen, keine nähere Prüfung und Auseinandersetzung mit dem Gutachten erfolgt.

2) Annahmen und Feststellungen zum heutigen Verkehrsaufkommen

Die dazu herangezogene Verkehrszählung am Donnerstag, den 13.09.2007, zwischen 15 und 19 Uhr, ist nicht repräsentativ. Ein Großteil des Bus- und LKW Verkehrs wird damit nicht erfasst. Die im Rahmen der sog. Schloßberggespräche über Jahre festgestellte Verkehrsbelastung allein mit 100 Bussen pro Tag wird daher beispielsweise völlig falsch eingeschätzt (6 Busse an Zählstelle 3). Dieser Teil des Gutachtens ist nicht vom Gutachter selbst verfasst, sondern per Unterauftrag an ein Büro Nachtrieb vergeben worden.

3) Falsche Feststellungen

Das Gutachten stellt an der Zählstelle 3 (Schlossberg oberhalb Einmündung Oberer Fauler Pelz) eine Fahrbahnbreite von ca. 5 m fest (Seite 5 vorletzter Absatz). Zum Baustellenverkehr suggeriert das Gutachten dagegen auf Seite 7, 3. Absatz, einen Straßenquerschnitt von 7 Metern für den Bereich Schloßberg. Tatsächlich kommen im Bereich Schloßberg/oberhalb Oberer Fauler Pelz (Zählstelle 3, Bild Seite 5) noch die Parkplätze der Anwohner hinzu (teilweise auf dem Gehweg, teilweise auf der Fahrbahn), so dass weder die Fahrbahn dort ca. 5 m breit, noch die stark frequentierte Gehwege (dazu S. 5/6) eine Nutzbreite von 1,5 bis 1,8 m haben (dort kommen auf dem Gehweg keine 2 Kinderwagen aneinander vorbei, oftmals wegen der unterschiedlich parkenden Fahrzeuge nicht einmal einer). Die Fahrbahn hat an dieser Stelle wegen der unterschiedlich parkenden Fahrzeuge max. ca. 4 m Nutzbreite.

Hinsichtlich des Baustellenverkehrs stellt das Gutachten daher auf Seite 7, 3. Absatz, fälschlicherweise eine Fahrbahnbreite von 7 m fest, wohingegen diese bei der Zählstelle eine max. Nutzbreite von ca. 4 m hat. Zudem weist das Gutachten nicht ausdrücklich darauf hin, dass im Bereich der Zählstelle 3 Gegenverkehr herrscht. Schließlich berücksichtigt das Gutachten dort nicht die verkehrswidrig abgestellten Fahrzeuge (im Gegensatz zum Hausackerweg, Seite 7, 2. Absatz).

Die Feststellungen zum Verkehrsaufkommen bei der früheren Nutzung beruhen auf "vom Büro Nachtrieb durchgeführter Recherchen". Diese sind weder belegt, noch nachvollziehbar. Nach den Erfahrungen und Beobachtungen der Anwohner sind diese Feststellungen weit überzogen und sollen offensichtlich das Ergebnis im Sinne der Auftraggeber stützen.

Auch die Feststellungen zum Verkehrsaufkommen bei der zukünftigen Nutzung sind geschönt. So soll an nachmittäglichen Spitzenzeiten 10 PKW aus Richtung West zufahren (Seite 12) bei 88 Bewohnern. Das ist schon von einem Laien mit gesundem Menschenverstand als falsche Annahme zu identifizieren. Das Gutachten nimmt ohne ausreichende Begründung einen Fußgängeranteil von 35 % und einen PKW-Anteil von 55 % an (Seite 11 letzter Absatz), was angesichts der Entfernung und des Höhenunterschiedes zur Stadt fehlerhaft ist und die gehobene Nutzerklientel mit einem weitaus größeren PKW-Bestand unberücksichtigt lässt.

## II. Baustellenverkehr

Die Begründung zum Planvorhaben schlägt für den Baustellenverkehr zu Zufahrt über die Friedrich-Ebert-Anlage, Schloßberg, Neue Schloßstraße vor und stützt sich dabei ohne nähere Prüfung auf das Gutachten. Selbst von der Verkehrsbehörde wurden die o.g. fehlerhaften Feststellungen im Gutachten nicht bemerkt. Dazu im Einzelnen:

1) Die Fahrbahnbreite im Bereich der Zählstelle 3 ist bereits für die heutige Verkehrsbelastung nicht ausreichend. Nicht einmal zwei PKW können sich hier begegnen, geschweige denn Busse und LKW. Deshalb kommt es immer wieder zu Rückstauungen und Behinderungen, was für die Anwohner wegen der engen Verkehrsschlucht in diesem Bereich zu Lärm und Abgasbelastungen führt. Diese Situation wird bei dem ganz erheblichen zusätzlichen LKW Baustellenverkehr unnötig verschärft. Zudem stoßen LKW (wie auch Busse) bei dem steilen Anstieg in diesem Bereich ein Vielfaches an Abgasen aus, was sich bei den sich zwangsläufig ergebenden Stauungen besonders nachteilig auswirkt.

2) Die Rettungswege zum Bereich Schloß und dahinter werden dadurch zusätzlich eingeschränkt. Schon heute kommt die Feuerwehr bei Rückstau im Bereich der Zählstelle 3 nicht zum Schloßberg, zum Schloß und der vor und dahinter gelegenen Bebauung. Ein Brand im Schloß bei Rückstau und/oder verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge (vor allem im Bereich Schloßberg 9, was sehr häufig vorkommt) hätte verheerende Folgen.

3) Die alten Straßen im Bereich Schloßberg und Neue Schloßstraße sind für Schwerlastverkehr wie Baustellen-LKW nicht geeignet. Die Schloßberginitiative hatte der Stadt mehrfach Dokumentationen überreicht über eingestürzte Stützmauern in allen Bereichen. Auch Schäden an den historischen Häusern sind dokumentiert. Im Zuge der Baustelle der Tiefgarage Boschwiese hatte die Stadt Heidelberg im Schriftverkehr selbst eingeräumt, dass sie die o.g. Straßen bis max. 22 t Höchstgewicht für belastbar hält. Taten folgten daraufhin aber nicht. Eine Tonnagenbeschränkung wurde bis heute nicht ausgesprochen. Derzeit können die o.g. Straßen bis zum max. zulässigen Höchstgewicht (38 t) befahren werden. Am Pfingstmontag gegen 22 Uhr standen im Bereich der Zählstelle 3 zwei Sattelzüge mit höchstzulässigem Ausmaß und eine weiterer LKW mit Anhänger und verursachten mindestens eine Stunde lang einen Stau (Die LKW waren für den Auf- bzw. Abbau für ein privates Fest im Schloßgarten eingesetzt). Ein LKW mußte mit Hilfe der Feuerwehr und Polizei rangiert werden. Rettungswege zum Schloß waren vollständig blockiert.

4) Bei der Abfahrt Richtung West kommt es zu unzuträglichen Überlastungen im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage und der dortigen Baustelle Tiefgarage Friedrich-Ebert-Platz.

5) Zufahrt über Umgehung Leimen / Dreieichen

Wie die Schlossberginitiative bereits mehrfach nachgewiesen hatte, existiert bereits heute eine alternative Zufahrtsmöglichkeit für Schwerlastverkehr über Leimen für LKW und Busse (auf dieser Strecke fahren auch Linienbusse). Die Stadt hatte dabei auf die Fertigstellung der Umgehung Leimen verwiesen und versprochen, das dann näher zu prüfen. Bis heute ist aber in dieser Richtung nichts geschehen.

Im Zuge der Baustelle Tiefgarage Boschwiese ist diese Zufahrtsmöglichkeit bereits teilweise genutzt worden.

Die in der Begründung zum Planvorhaben auf Seite 18 erwähnten Probleme aufgrund der Spitzkehre im Bereich Molkenkurweg / Schloß-Wolfsbrunnenweg

sind damals dergestalt gemeistert worden, dass die LKW im breiten Bereich vor der Zufahrt zum Eingang Schloß wendeten.

Sowohl Baustellenzufahrt als auch Baustellenabfahrt könnten über diesen alternativen Zufahrtsweg erfolgen. Die lapidare Begründung zum Planvorhaben berücksichtigt die Alternativen nicht und wägt auch nicht zwischen den Alternativen ab. Straßenbefahrbarkeit, Gesundheitsschutz der Anwohner, Eigentumsschutz und die Verkehrsbelastung der Altstadt lassen keine anderen Schluß zu, als die Alternative über Leimen vorzugeben. Auch hatte die Schloßberginitiative mehrfach nachgewiesen, dass die LKW über Leimen nahezu eine ampelfreie Fahrt haben, wohingegen sie durch die Kernstadt zahlreiche Ampeln überwinden müssen und dementsprechend hohe Belastungen für die Umwelt und die Einwohner mit sich bringen. Dazu kommt, dass die Baustellen LKW ohnehin meist von auswärts kommen und über die Alternative Leimen schneller und sicherer zur Baustelle gelangen.

Aus allen vorgenannten Gründen ist aus meiner Sicht für die Baustellenzufahrt der Weg über Leimen vorzugeben.

### III. Verkehr im Übrigen

Bereits im Zuge der Baustelle Tiefgarage Boschwiese hatte die Stadt die Prüfung zugesagt, ob der Schloßwolfsbrunnenweg nach der Abzweigung Schmeilweg gesperrt wird (nur evtl. Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge). Damit würde erreicht, dass die Erschließung eines Wohngebietes nicht über das andere Wohngebiet erfolgt. Derzeit fahren viele Bewohner/Besucher des hinteren Wolfsbrunnenweges (und der angrenzenden Gebiet) über den Schloßberg zu. Ihnen stünde aber die kürzeren Zufahrtswege über den Hausackerweg und den Rombachweg zur Verfügung. Mit dem jetzt hinzukommenden Verkehr aus dem Planverfahren muss der Schloßberg entlastet werden.

Ich möchte daher erneut dringend vorschlagen, den Schlowolfsbrunnenweg hinter der Abzweigung Schmeilweg für den Durchgangsverkehr zu sperren und die jeweiligen Wohngebiete über die existierenden direkten Zufahrtswege zu erschließen.

Bitte unterrichten Sie mich über die Entscheidungen zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



**61 - Sekr. Amtsleitung**

**Von:**  
**Gesendet:** Montag, 16. Juni 2008 17:46  
**An:** 61 - Sekr. Amtsleitung  
**Betreff:** Altstadt, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Schlosshotel

Öffentlichkeitsbeteiligung  
 Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Schlosshotel / Altstadt  
 hier: Belange des Denkmalschutzes und Umgebungsschutzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum o.g. Vorhaben möchte ich zum Thema "Belange des Denkmalschutzes und Umgebungsschutzes" wie folgt Stellung nehmen:

#### I. Grundsätzliches

Die "Romantik" ist für Heidelberg eine Markenzeichen. Marketingfachleute wissen, welchen Wert eine Marke hat und wie schwer und finanziell aufwändig es ist, eine solche Marke zu platzieren. Das Schloß und seine Umgebung sind Kernpunkte des international bekannten romantischen Heidelberg und locken jährlich zahlreiche Besucher an, die der Stadt und ihren Einwohnern/Gewerbe erhebliche Einnahmen beschere. Die Besucher kommen aufgrund dieser Marke, OBWOHL die touristische Infrastruktur in Heidelberg im Vergleich zu anderen Touristikzielen mehr als dürftig ist.

Daraus wird deutlich, wie wichtig die Marke "Romantik" für Heidelberg ist. Diese Marke darf keinesfalls auch nur gefährdet werden.

Das Planvorhaben hat sich den übergeordneten Zielen unterzuordnen. Seit der bahnbrechenden Entscheidung (Graimberg), das Schloß als romantische Ruine zu erhalten, ist das Schloß aus seinem Dörrröschenschlaf (Nutzung als Baumaterial) in den Mittelpunkt des Heidelberger Tourismusbildes gerückt. Das war vermutlich die beste und zukunftsweisende Entscheidung, die Heidelberg (im übrigen nach ausführlicher Diskussion) gefällt hat. Zugleich war dies einer der Geburtsstunden des Denkmalschutzes. Während das Schloßhotel zuvor dominierte, hat sich seitdem das Verhältnis umgekehrt. Das ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Verweise auf die Geschichte des Schloßhotels haben die nahezu Bedeutungslosigkeit des Schloßhotels seit Graimberg gegenüber dem Schloß und seiner Umgebung Rechnung zu tragen. Eine Gefährdung der Marke Romantik durch ein das Schloß dominierendes Planvorhaben Schloßhotel wäre unverantwortlich. Von der Marke Romantik profitiert ganz Heidelberg und damit die Allgemeinheit, wohingegen es beim Planvorhaben "lediglich" um die Interessen eines Inverstors geht.

Sie Stadt Heidelberg sollte im Rahmen des Planvorhabens ihre Interessen wahren und insbesondere auch gegenüber dem Land vertreten. Nachdem das Weltkulturerbe wohl abgehakt werden kann - wohingegen Schwetzingen als Heimat des lange Zeit für das Heidelberger Schloss zuständigen Landesministers beste Aussichten hat (ein Schelm wer Böses dabei denkt) - sollte Heidelberg alles daran setzen, seine beste Marke nicht zu gefährden.

Kaufpreisinteressen des Landes haben hinter das Interesse der Stadt für seine Marke zurückzutreten. Im Vergleich zu dem, was jährlich durch die Marke Romantik in die Kassen der Stadt gespült wird, dürfte es sich ohnehin um peanuts handeln.

#### II. Istzustand

Der Istzustand ist in den Unterlagen verfälscht wiedergegeben. Das Schloßhotel war bis vor kurzen durch hohe Bäume eingewachsen, so dass die weltberühmte Sicht von der Stadt und vom Philisophenweg durch das Schloßhotel nicht so sehr beeinträchtigt wurde. Die schützenden Bäume sind jedoch gefällt worden (angeblich krank), so dass jetzt der hässliche und klobige Querbau des Schlosshotels den Blick stark beeinträchtigt (vielleicht auch ein Grund, weshalb es mit dem Weltkulturerbe nichts wurde).

III. Forderungen im Einzelnen:

- 1) Abriss des ohnehin später angebauten Querbaus und Schaffung einer unauffälligen Gibelwand.
- 2) Wenn 1) nicht in Frage kommen sollte, dann wenigstens Gestaltung einer unauffälligen, zurückhaltenden Fassade. Ggf. durch Begrünung. Bei der öffentlichen Anhörung im vergangenen Jahr reagierte darauf der Investor, vertr. durch den Architekten so, dass man schließlich nicht etwas baue, um es zu verstecken. Vielmehr sollten die Eigentümer ihren Besuchern von der Stadt aus zeigen können, wo sie wohnen ("schau mal, da wohne ich/wir"). Das gibt beredt darüber Auskunft, welchen Stellenwert der Investor den Interessen Heidelbergs einräumt. Zugleich sollte festgeschrieben werden, dass auf den angrenzenden Grundstücken, die wohl der Stadt gehören, die ehemaligen Bäume wieder aufgeforstet werden. Die Bewohner dürften darüber wegen des Lärm- und Sonnenschutzes noch froh sein. Das würde auch besser zu der sehr gehobenen Klientel passen, die dort kaufen soll. Diese Klientel sitzt nicht gerne auf dem Präsentierteller und zieht es andernorts vor, hinter großflächigen Grünanlagen zu residieren.
- 3) Auf keinen Fall ein Flachdach. Das stellte einen völligen Fremdkörper dar. Vgl. auch den jetzigen Nachbarschaftsbestand mit durchweg Schieferdächern.
- 4) Phantasievollere Gestaltung der Baukörpers und seiner Fassade. Vgl. die Westansicht lt. Archiv der RNZ, Ausgabe vom 27./28.02.1999. Die jetzige Westfassade sieht aus wie ein x-beliebiges Krankenhaus.
- 5) Feingliedrigere Gestaltung der Neubauten. Die jetzige Gestaltung ist eine Ohrfeige für die romantische Schloßumgebung und wäre eine klaffende Wunde.

Bitte unterrichten Sie mich über die Entscheidungen zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen