

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Donnerstag, 11. Mai 2017 10:40
An: Langer, Claudia
Betreff: WG: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Von:
Gesendet: Montag, 8. Mai 2017 22:53
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Betreff: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

So erfreulich die Überlegungen zum „Grünen Band des Wissens“ sind, so nötig erscheinen mir als Auto-freie Radlerin Nachbesserungen bei den Verkehrsflächen.

Von Anfang an und durchgehend - s. die Eingaben beim Bürgerforum MTV Nord am 7.2.17 - wurde auf den Bürgerforen der deutliche Wunsch geäußert, den Radverkehr zu bevorzugen. Die Umwandlung stillgelegter Gleise in Radwege ist ein erfreulicher Anfang, dem unbedingt bei der Verkehrsführung weitere Schritte folgen müssen.

Klimaneutrale Mobilität sollte gerade in der Wissensstadt HD innovativ und vorbildlich vorangetrieben werden, selten hat eine Stadt eine so gute Gelegenheit dazu, wie sie sich auf diesem Gelände bietet.

Deshalb:

- Fahrradstraße durch die Roebingstraße, gesperrt für MIV
- kein MIV durch die Campbell Barracks
- Rheinstraße wird Spielstraße

Für eine zukunftsfreundliche Stadtplanung – das bedeutet auch, die Beteiligung der BürgerInnen ernst zu nehmen!

Mit freundlichen Grüßen

61 - Sekr. Amtsleitung

01.2 991 → 81

AG
JK
SK**Von:****Gesendet:**

Montag, 8. Mai 2017 12:11

An:

61 - Sekr. Amtsleitung

Betreff:

Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks

Liebe Mitarbeiter der Stadtplanung Heidelberg,

ich wohne nun schon einige Zeit in Rohrbach und habe mich in den letzten Jahren immer wieder über positive Entwicklungen, was den Radverkehr betrifft, freuen können. Auch schlichte Markierungen wie an der Ecke Kaiserstraße/Ringstraße weiß ich zu schätzen.

Als Fahrradfahrender Rohrbacher bin ich natürlich oft auf dem Radweg hinter den ehemaligen Barracken unterwegs und jedesmal erleichtert, wenn ich die (seit Eröffnung des Einkaufszentrums viel befahrene) Sickingerstraße verlassen und an den Barracken entlang fahren kann. Ich freue mich darauf, dass dieses Gebiet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird und Parkanlagen, Kulturangebot und Wohnraum entsteht, wo für mich vorher nur ein langer, hoher Zaun stand.

Beunruhigt bin ich aber über die aktuelle Verkehrsplanung in diesem Bereich. Wenn ich mich recht entsinne, war zunächst zumindest im Bereich der Roebingstraße eine Fahrradstraße vorgesehen. Diese suche ich im aktuellen Bebauungsplan vergeblich.

Dass gerade die Parkanlagen von Straßen für den motorisierten Verkehr umschlossen sein sollen kann ich nicht nachvollziehen.

Mir ist klar, dass die Umgestaltung bestehender Verkehrswege in Heidelberg nicht einfach ist, aber ich würde mir wünschen, dass bei Neuerschließungen mehr Gewicht auf die Gestaltung der Verkehrswege für den nicht motorisierten Verkehr gelegt wird. Der „Masterplan 100% Klimaschutz“ kann nur erreicht werden, wenn es attraktiver ist, mit dem Fahrrad zum Einkaufen, zur Arbeit oder eben in den Park zu fahren statt mit dem Auto.

Mit freundlichen Grüßen,

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Donnerstag, 11. Mai 2017 10:40
An: Langer, Claudia
Betreff: WG: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Von:
Gesendet: Dienstag, 9. Mai 2017 22:06
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Betreff: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

An das
Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg
Stadtplanung@heidelberg.de

Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

insgesamt begrüße ich die im Bebauungsplan Campbell Barracks und Mark-Twain-Village ersichtliche Gestaltung beispielsweise mit (bestandserhaltenden) Grünflächen, sehe aber bei den Verkehrsflächen einen starken Nachbesserungsbedarf.

Im Bebauungsplanentwurf wurde die ursprünglich geplante Fahrradstraße entlang der Roebelingstraße ersatzlos gestrichen. Auch im aktuellen Bebauungsplanentwurf für Campbell Barracks findet sich nichts Vergleichbares. Die Begründung, dass der Radverkehr nicht durch das denkmalgeschützte H-Gebäude geleitet werden könne, lehne ich als unzureichend ab, da der Radverkehr um das Gebäude herum geleitet werden könnte. Die vielfachen Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern vom Bürgerforum zum MTV Nord am 7.2.2017 demonstrieren die Wichtigkeit des Anliegens. Die Streichung der Fahrradstraße und die Durchleitung des MIV durch die Campbell Barracks stehen den Wünschen vieler Bürgerinnen und Bürger entgegen und können daher nicht im Interesse der Stadt liegen.

Ebenso beziehe ich mich auf die weiteren Pläne, die Römerstraße über die Rheinstraße an den Bosseldorn mit einer zusätzlichen Nord-Süd-Verbindung für den MIV anzuschließen. Auf dem genannten Bürgerforum wurde gefordert, dass die Rheinstraße als Spielstraße anzulegen ist, ggf. sogar ganz autofrei (siehe "Teilvorabzug der Diskussionsergebnisse", S. 49f), wie zusätzlich in einer Petition ("Bitte sperren sie die in Mark-Twain-Village-Nord geplante Rheinstraße für den motorisierten Individualverkehr!") gefordert. Gleichmaßen wurde auch auf dem Bürgerforum am 22. September 2015 der Wunsch festgehalten, den "motorisierten Individualverkehr möglichst nicht über das Entwicklungsband [zu] führen (Autoverkehr raushalten)" (Dokumentation Bürgerforum, S. 37). Auch bei früheren Bürgerbeteiligungen finden sich ähnliche Stimmungsbilder. Diese Forderungen aus der Bürgerschaft sind explizit unterstützenswert, ich sehe sie aber unzureichend berücksichtigt und damit einen Korrekturbedarf.

Das Planungsgebiet bietet sich für die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone hervorragend an, da bereits absenkbare Poller vorhanden sind, die den ÖPNV bei gleichzeitiger Reduktion des Autoverkehrs passieren lassen könnten.

Als Reaktion auf den tödlichen Unfall in der Theaterstraße evaluiert die Stadt Heidelberg gerade die Verkehrsführung an Schulen. Es ist unverständlich, weshalb in einem Wohngebiet mit vielen kleinen Kindern vorhandene Strukturen wie versenkbare Poller nicht genutzt werden, während sie anderswo (z. B. im Harbigweg) für viel Geld nachgerüstet werden.

Inbesondere ist es zu erwarten, dass viele Kinder die Roebingstraße kreuzen werden, um den Park zu nutzen - alleine in den angrenzenden Wohnprojekten werden über 50 Kinder wohnen. Kinder sollten ohne Gefahr (spielend) die Straße zum Park überqueren können.

Außerdem kann darüber hinaus mit solchen Maßnahmen der MIV zwischen Sickingerplatz und Edisonstraße/Zenglerstraße eingeschränkt werden, ohne den ÖPNV und NMIV zu behindern.

Das Konzept des anderen Parks, fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu ermöglichen, wird im B-Plan für Campbell Barracks durch umlaufende PKW-Stellplätze und damit Mauern aus Blech torpediert. Übergänge zwischen den Kreuzungen – vor allem für spielende Kinder – sind derzeit nicht geplant, das Auto hat weiterhin Vorfahrt. Der "andere Park" wird so wie fast jeder andere Park von Blechlawinen und Autoabgasen umzingelt.

Diese Planungen entstehen zu einer Zeit, in der im sogenannten Diesel-Skandal immer neue pikante Details über die Auswirkungen von PKWs auf das urbane Luftgemisch, und damit die Gesundheit der Heidelberger Bevölkerung, an die Öffentlichkeit dringen. Das Umweltbundesamt berichtet für 2016 eine Steigerung der CO₂-Emissionen gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Millionen Tonnen, davon stammen über 60% aus dem Bereich Verkehr.

Angesichts einer wachsenden Anzahl von Autos, die gleichzeitig immer schwerer und stärker motorisiert werden und der offensichtlichen Tatenlosigkeit von Bund und Ländern (SPD und CDU haben von der Daimler AG jüngst jeweils 100000€ "gespendet" bekommen) liegt es an den Kommunen, sich für eine Verkehrswende stark zu machen. Ihr Masterplan 100% Klimaschutz bietet hier einen guten Hebel. Außer der Umwandlung stillgelegter Gleisbetten zu Radspuren hat sich jedoch diesbezüglich bisher wenig Nennenswertes getan und viele im Masterplan benannte Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ blieben bisher unberücksichtigt. Ebenso zeigt die Begründung zum Bebauungsplan (Fassung vom 04. April 2017, Vorentwurf, S. 19) mit den enthaltenen konventionellen Schätzungen ausschließlich für den Autoverkehr, dass der zu präferierende NMIV unzureichend in der Planung berücksichtigt wurde und politische Gestaltungsmöglichkeiten vertan werden. Dabei sollte Heidelberg als Wissenshauptstadt mit gutem Beispiel vorangehen. Die positiven Effekte des Radfahrens (z. B. durchschnittlich zwei Krankentage weniger p.a. im Vergleich zu motorisierten Beschäftigten) sollten sich mittlerweile herumgesprochen haben und werden durch etliche Studien wissenschaftlich belegt. Ich fordere eine starke Berücksichtigung des Masterplans 100% Klimaschutz und erwarte zusätzlich eine Stellungnahme, inwiefern diese klimawirksamen Zielsetzungen der Stadt Heidelberg bisher bei der Bebauungsplanung berücksichtigt worden sind.

Auch dem Einzelhandel sollte an einer Förderung des Radverkehrs gelegen sein, da der nichtmotorisierte Kundenanteil nicht nur stark unterschätzt wird, sondern eine Verkehrsberuhigung dem Einzelhandel erhebliche Umsatzsteigerungen beschern kann. Diese These wurde u.a. durch deutsche, österreichische und US-amerikanische Studien verifiziert.

All diese Argumente sollten nicht nur für die Realisierung der ursprünglich geplanten Fahrradstraße (inklusive MIV-Verbot) entlang der Roebingstraße sprechen, sondern darüber hinaus, wie bereits vom Stadtteilverein Südstadt gefordert, für eine Verlegung des westlichen Fußweges entlang der Römerstraße hinter (d. h. westlich) des denkmalgeschützten Sandsteinmüerchens. Damit könnte wenigstens auf dieser kurzen Strecke ein moderner Radfahrstreifen nach Kopenhagener Vorbild ermöglicht werden, wo sich auch Lastenräder gefahrlos überholen können. Hinter dem Mäuerchen dürfte es sich außerdem geschützter flanieren lassen als an der viel befahrenen Römerstraße.

Wer PKW-Infrastruktur sät, wird PKWs ernten. Dass die Heidelberger Bevölkerung das nicht mehr will, hat sie mehrfach deutlich gemacht.

Wir sehen es als Chance für die Stadtplanung Heidelberg, dass der Bebauungsplan MTV-Nord noch nicht rechtskräftig ist und somit auf die Wünsche aus der Bürgerschaft reagiert werden kann, um ein stimmiges, dem Masterplan Klimaschutz konformes Gesamtkonzept zu schaffen. Besonders die Roebingstraße fungiert als Schnittstelle mit dem geplanten Park und Campbell Barracks und sollte für den MIV gesperrt werden. Daher erscheint diese als maßgeblich für ein stimmiges Gesamtkonzept, dass den Anforderungen des 21. Jahrhunderts für eine nachhaltige urbane Mobilität entsprechen sollte.

Mit freundlichen Grüßen



61.00	Stadtplanung ⁵⁷⁶ amt			
i.v. fu A.S.	16. Mai 2017			
61.01	61.10	61.20	61.30	61.40

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Amt für Baurecht und Denkmalschutz
15. Mai 2017

AL	1	2	3	4	TR/S	TR/E
	Wafa	D	8	E	Verw.	So

Heidelberg, 10.05.2017

Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

insgesamt begrüße ich die im Bebauungsplan Campbell Barracks und Mark-Twain-Village ersichtliche Gestaltung beispielsweise mit (bestandserhaltenden) Grünflächen, sehe aber bei den Verkehrsflächen einen starken Nachbesserungsbedarf.

Im Bebauungsplanentwurf wurde die ursprünglich geplante Fahrradstraße entlang der Roebingstraße ersatzlos gestrichen. Auch im aktuellen Bebauungsplanentwurf für Campbell Barracks findet sich nichts Vergleichbares. Die Begründung, dass der Radverkehr nicht durch das denkmalgeschützte H-Gebäude geleitet werden könne, lehne ich als unzureichend ab, da der Radverkehr um das Gebäude herum geleitet werden könnte. Die vielfachen Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern vom Bürgerforum zum MTV Nord am 7.2.2017 demonstrieren die Wichtigkeit des Anliegens. Die Streichung der Fahrradstraße und die Durchleitung des MIV durch die Campbell Barracks stehen den Wünschen vieler Bürgerinnen und Bürger entgegen und können daher nicht im Interesse der Stadt liegen.

Ebenso beziehe ich mich auf die weiteren Pläne, die Römerstraße über die Rheinstraße an den Bosseldorn mit einer zusätzlichen Nord-Süd-Verbindung für den MIV anzuschließen. Auf dem genannten Bürgerforum wurde gefordert, dass die Rheinstraße als Spielstraße anzulegen ist, ggf. sogar ganz autofrei (siehe "Teilvorabzug der Diskussionsergebnisse", S. 49f), wie zusätzlich in einer Petition ("Bitte sperren sie die in Mark-Twain-Village-Nord geplante Rheinstraße für den motorisierten Individualverkehr!") gefordert. Gleichermäßen wurde auch auf dem Bürgerforum am 22. September 2015 der Wunsch festgehalten, den "motorisierten Individualverkehr möglichst nicht über das Entwicklungsband [zu] führen (Autoverkehr raushalten)" (Dokumentation Bürgerforum, S. 37). Auch bei früheren Bürgerbeteiligungen finden sich ähnliche Stimmungsbilder.

Diese Forderungen aus der Bürgerschaft sind explizit unterstützenswert, ich sehe sie aber unzureichend berücksichtigt und damit einen Korrekturbedarf.

Das Planungsgebiet bietet sich für die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone hervorragend an, da bereits absenkbare Poller vorhanden sind, die den ÖPNV bei gleichzeitiger Reduktion des Autoverkehrs passieren lassen könnten.

Als Reaktion auf den tödlichen Unfall in der Theaterstraße evaluiert die Stadt Heidelberg gerade die Verkehrsführung an Schulen. Es ist unverständlich, weshalb in einem Wohngebiet mit vielen kleinen Kindern vorhandene Strukturen wie versenkbare Poller nicht genutzt werden, während sie anderswo (z. B. im Harbigweg) für viel Geld nachgerüstet werden.

Insbesondere ist es zu erwarten, dass viele Kinder die Roebblingstraße kreuzen werden, um den Park zu nutzen - alleine in den angrenzenden Wohnprojekten werden über 50 Kinder wohnen. Kinder sollten ohne Gefahr (spielend) die Straße zum Park überqueren können.

Außerdem kann darüber hinaus mit solchen Maßnahmen der MIV zwischen Sickingenplatz und Edisonstraße/Zenglerstraße eingeschränkt werden, ohne den ÖPNV und NMIV zu behindern.

Das Konzept des anderen Parks, fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu ermöglichen, wird im B-Plan für Campbell Barracks durch umlaufende PKW-Stellplätze und damit Mauern aus Blech torpediert. Übergänge zwischen den Kreuzungen – vor allem für spielende Kinder – sind derzeit nicht geplant, das Auto hat weiterhin Vorfahrt. Der "andere Park" wird so wie fast jeder andere Park von Blechlawinen und Autoabgasen umzingelt.

Diese Planungen entstehen zu einer Zeit, in der im sogenannten Diesel-Skandal immer neue pikante Details über die Auswirkungen von PKWs auf das urbane Luftgemisch, und damit die Gesundheit der Heidelberger Bevölkerung, an die Öffentlichkeit dringen. Das Umweltbundesamt berichtet für 2016 eine Steigerung der CO₂-Emissionen gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Millionen Tonnen, davon stammen über 60% aus dem Bereich Verkehr.

Angesichts einer wachsenden Anzahl von Autos, die gleichzeitig immer schwerer und stärker motorisiert werden und der offensichtlichen Tatenlosigkeit von Bund und Ländern (SPD und CDU haben von der Daimler AG jüngst jeweils 100000€ "gespendet" bekommen) liegt es an den Kommunen, sich für eine Verkehrswende stark zu machen. Ihr Masterplan 100% Klimaschutz bietet hier einen guten Hebel. Außer der Umwandlung stillgelegter Gleisbetten zu Radspuren hat sich jedoch diesbezüglich bisher wenig Nennenswertes getan und viele im Masterplan benannte Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ blieben bisher unberücksichtigt. Ebenso zeigt die Begründung zum Bebauungsplan (Fassung vom 04. April 2017, Vorentwurf, S. 19) mit den enthaltenen konventionellen Schätzungen ausschließlich für den Autoverkehr, dass der zu präferierende NMIV unzureichend in der Planung berücksichtigt wurde und politische Gestaltungsmöglichkeiten vertan werden. Dabei sollte Heidelberg als Wissenshauptstadt mit gutem Beispiel vorangehen. Die positiven Effekte des Radfahrens (z. B. durchschnittlich zwei Krankentage weniger p.a. im Vergleich zu motorisierten Beschäftigten) sollten sich mittlerweile herumgesprochen haben und werden durch etliche Studien wissenschaftlich belegt. Ich fordere eine starke Berücksichtigung des Masterplans 100% Klimaschutz und erwarte zusätzlich eine Stellungnahme, inwiefern diese

umwirksamen Zielsetzungen der Stadt Heidelberg bisher bei der Bebauungsplanung berücksichtigt worden sind.

Auch dem Einzelhandel sollte an einer Förderung des Radverkehrs gelegen sein, da der nichtmotorisierte Kundenanteil nicht nur stark unterschätzt wird, sondern eine Verkehrsberuhigung dem Einzelhandel erhebliche Umsatzsteigerungen bescheren kann. Diese These wurde u.a. durch deutsche, österreichische und US-amerikanische Studien verifiziert.

All diese Argumente sollten nicht nur für die Realisierung der ursprünglich geplanten Fahrradstraße (inklusive MIV-Verbot) entlang der Roebblingstraße sprechen, sondern darüber hinaus, wie bereits vom Stadtteilverein Südstadt gefordert, für eine Verlegung des westlichen Fußweges entlang der Römerstraße hinter (d. h. westlich) des denkmalgeschützten Sandsteinmüerchens. Damit könnte wenigstens auf dieser kurzen Strecke ein moderner Radfahrstreifen nach Kopenhagener Vorbild ermöglicht werden, wo sich auch Lastenräder gefahrlos überholen können. Hinter dem Mäuerchen dürfte es sich außerdem geschützter flanieren lassen als an der viel befahrenen Römerstraße.

Wer PKW-Infrastruktur sät, wird PKWs ernten. Dass die Heidelberger Bevölkerung das nicht mehr will, hat sie mehrfach deutlich gemacht.

Wir sehen es als Chance für die Stadtplanung Heidelberg, dass der Bebauungsplan MTV-Nord noch nicht rechtskräftig ist und somit auf die Wünsche aus der Bürgerschaft reagiert werden kann, um ein stimmiges, dem Masterplan Klimaschutz konformes Gesamtkonzept zu schaffen. Besonders die Roebblingstraße fungiert als Schnittstelle mit dem geplanten Park und Campbell Barracks und sollte für den MIV gesperrt werden. Daher erscheint diese als maßgeblich für ein stimmiges Gesamtkonzept, das den Anforderungen des 21. Jahrhunderts für eine nachhaltige urbane Mobilität entsprechen sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Freitag, 12. Mai 2017 07:20
An: Langer, Claudia; Ziegler, Peter
Betreff: WG: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks und MTV-Nord

Von:
Gesendet: Donnerstag, 11. Mai 2017 18:01
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Betreff: Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks und MTV-Nord

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg
Stadtplanung@heidelberg.de

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

als Mitarbeiterin des _____ beschäftige ich mich täglich mit Szenarien zur Erreichung der Pariser Klimaschutzziele. Mobilität ist dabei ein zentraler Hebel. Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf ÖPNV und Fahrrad stellen die eindeutig effizienteste und kostengünstigste Variante zur Emissionsminderung im Verkehr dar. Natürlich erfordert dies eine Infrastruktur, welche Anreize für eine umweltbewusste Mobilität setzt. In der Südstadt besteht nun die doch eher seltene Chance das Verkehrskonzept für einen Stadtteil neu zu entwickeln und auf umweltgerechte Mobilität auszurichten. Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sehe ich diese Chance leider als vertan an. Meine Erfahrungen aus meinen vorherigen Wohnorten Freiburg (insb. Vauban) und Kiel zeigen, dass eine fahrradfreundlichere Infrastruktur möglich ist. Heidelberg hat hier großen Nachholbedarf und mit der Südstadt nun eine Chance, diesen Rückstand zumindest teilweise aufzuholen. Daher möchte ich an Sie nochmal sehr eindringlich appellieren, Fahrradstraßen anstatt Achsen für den motorisieren Straßenverkehr zu schaffen.

Das Konzept des anderen Parks, fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu ermöglichen, wird im B-Plan durch umlaufende PKW-Stellplätze verhindert. Übergänge zwischen den Kreuzungen – vor allem für spielende Kinder – sind derzeit nicht geplant, das Auto hat weiterhin Vorfahrt. Die Streichung der ursprünglich geplanten Fahrradstraße steht der Schaffung einer umweltgerechten, für die Zukunft angelegten Verkehrsinfrastruktur entgegen und sollte daher zurückgenommen werden. Die Verkehrsengpässe in Heidelberg werden durch weitere Nord-Süd-Verbindungen keinesfalls entlastet. Als zukünftige Bewohnerin der Südstadt wünsche ich mir die Erhaltung und den Ausbau der bestehenden Fahrradverkehrsinfrastruktur entlang der Bahnlinie, sowie die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen und Fahrradstraßen -- zumindest ein sehr kleiner Schritt in Richtung der Ziele des Masterplans 100% Klimaschutz wäre damit getan.

Mit freundlichen Grüßen

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Freitag, 12. Mai 2017 07:22
An: Langer, Claudia; Ziegler, Peter
Betreff: WG: bebauungsplan campbell barracks

Von:
Gesendet: Donnerstag, 11. Mai 2017 23:56
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Betreff: bebauungsplan campbell barracks

sehr geehrte damen/herren,

zu dem geplanten vorhaben möchte ich die nachfolgenden vorschläge machen:

1. von der bosseldornseite aus sollte ein zugang für fußgänger und fahrradfahrer zu dem areal vorgesehen werden.
insbesondere besucher aus dem nördlichen bereich von kirchheim benötigen einen zugang im anschluß an die
brücke über die bahnlinie hd-ka. für die geplante fuß- und radwegbrücke sickingenstraße sollte ebenfalls ein
möglichst miv-freier anschluß und zugang eingeplant werden.
2. flächen für gut zugängliche, überdachte und diebstahlsichere fahrradabstellplätze in ausreichender zahl in
unmittelbarer nähe zu den gebäudeeingängen sollten vorgesehen werden.
3. ebenfalls erforderlich ist die ausweisung direkter und wettergeschützter fußwegtrassen zu allen zielen auf
dem areal.
4. für openair-kino-veranstaltungen ist die nötige infrastruktur vorzusehen: projektionsfläche, ausreichend
raum für
publikumsplätze.
5. flächen für die installation von beleuchtungseinrichtungen sollten eingeplant werden.

mit freundlichen grüßen

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Frau Klein
Palais Graimberg
Kornmarkt 5

69117 Heidelberg

Heidelberg, 11.05.2017

Konversion Südstadt: Entwurf des Bebauungsplans Campbell Barracks,
Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB

Sehr geehrte Frau Klein,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur Planung äußern wir uns als Eigentümer von Grundstücken außerhalb des Plangebiets wie folgt:

Die MTV Bauen und Wohnen GmbH & Co. KG ist Eigentümerin der nördlich und nördöstlich an das eingeschränkte Gewerbegebiet GEe 5 angrenzenden Grundstücks (Baufelder E6/E5 und D6) des Entwicklungsabschnitts MTV West sowie der südlich an die beiden eingeschränkten Gewerbegebiete GEe2 und GEe4 angrenzenden Grundstücke (Baufelder C11, D11 und E11) des Entwicklungsabschnitts Sickingenplatz. Gemäß dem zwischen der Stadt Heidelberg und unserer Gesellschaft geschlossenen Vertrag über die Entwicklung der Konversionsfläche Südstadt vom 6.8.2015 (im Folgenden bezeichnet mit „städtebaulicher Vertrag“) sind wir für diese Entwicklungsabschnitte die Verpflichtung eingegangen, eine Wohnbebauung auf der Grundlage des vom Gemeinderat verabschiedeten wohnungspolitischen Konzepts und des Masterplans zu errichten. Grundlage der weiteren Planungen für diese Entwicklungsabschnitte bildet der gemeinsam mit der Stadt durchzuführende städtebauliche Wettbewerb. Aus heutiger Sicht gehen wir sowohl von der Errichtung von Geschosswohnungs- als auch niedriggeschossigen Wohnbauten aus.

Wie in dem im Auftrag der Stadt erstellten schalltechnischen Gutachten, Sachstand frühzeitige Beteiligung, Stand 19.01.2017, auf Seite 2f. dargelegt, gehen von den geplanten eingeschränkten Gewerbegebieten und Sondergebieten sowie der geplanten Parkgarage im nördlichen eingeschränkten

Gewerbegebiet zukünftig Geräuscheinwirkungen aus, deren Verträglichkeit mit den in der Umgebung vorhandenen und geplanten schutzwürdigen Nutzungen auf Ebene des Bebauungsplans vom Grundsatz her zu untersuchen und zu beurteilen sind. Das schalltechnische Gutachten enthält zum derzeitigen Planungsstand keine konkreten Ergebnisse für die an den Schnittstellen zu diesen Baugebieten bzw. Anlagen geplanten schutzwürdigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets („Zum derzeitigen Planungsstand wird die Vorgehensweise, Methodik und die zugrundeliegende Beurteilung dargestellt. Die detaillierte Bearbeitung erfolgt im weiteren Planungsverfahren“ (ebenda, S. 7)).

Folglich können wir uns zu den von den geplanten eingeschränkten Gewerbegebieten und Sondergebieten sowie der geplanten Parkgarage im nördlichen eingeschränkten Gewerbegebiet zukünftig ausgehenden Geräuscheinwirkungen auf die oben genannten wohnbaulich zu nutzenden Entwicklungsabschnitte auch nicht abschließend äußern. Generell erheben wir hier die Forderung, dass aufgrund der in den genannten Baugebieten zulässigen Nutzungen, Betrieben und Anlagen keine zusätzlichen Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen für die in den oben genannten wohnbaulich zu nutzenden Entwicklungsabschnitten zu errichtende Wohnbebauung gestellt werden.

Die Lage der Zu- und Abfahrt der Parkgarage sollte sich, wie im Entwurf vorgesehen, immer von der geplanten Wohnbebauung abgewandt befinden.

Zusätzliche Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen (baulicher, technischer oder organisatorischer Art) der zu errichtenden Wohngebäude würden mit höheren Investitionskosten verbunden sein. Dies und die Tatsache, dass ein Wohnstandort einer relevanten Lärmbelastung ausgesetzt ist, bringen Vermarktungsnachteile für den entstehenden Wohnraum mit sich.

Es ist außerdem zu gewährleisten, dass von der im nördlichen eingeschränkten Gewerbegebiet geplanten Parkgarage keine für die außerhalb des Plangebiets geplante Wohnnutzung unzumutbaren Geruchs- und Lichtemissionen (insbesondere von Scheinwerfern parkender/fahrender Kraftfahrzeuge) ausgehen. Von derartigen Immissionen ist eine negative Auswirkung auf die Wohnqualität zu erwarten, da sich künftige Bewohner durch Geruchs- oder Lichtimmissionen gestört fühlen können. Auch dies führt zu Vermarktungsnachteilen.

Ferner wünschen wir uns eine zur Wohnbebauung hin architektonisch ansprechend gestaltete Fassade.

Für weitere Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.



Stadtteilverein Heidelberg Südstadt e.V.

Stadtteilverein Heidelberg-Südstadt e.V., Moselstr. 4, 69126 Heidelberg

An die
Stadtverwaltung Heidelberg
- Stadtplanungsamt –
Kornmarkt 5

69117 Heidelberg

1.00	Stadtplanungsamt ⁵⁴⁷			
	12. Mai 2017			
61.01	61.10	61.20	61.30	61.40
		X		



Heidelberg, den 11. Mai 2017

Südstadt – Campbell, hier: Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sie finden in der Anlage die Stellungnahme des Stadtteilvereins Heidelberg-Südstadt e.V. zum Bebauungsplan-Vorentwurf mit ÖBV mit der Bitte um Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen,



Stadtteilverein Heidelberg Südstadt e.V.

Stellungnahme des Stadtteilvereins Südstadt zum Bebauungsplan-Vorentwurf Campbell

11. Mai 2017

Der Stadtteilverein Südstadt (SVS) begrüßt den vorliegenden Bebauungsplanvorentwurf für das Campbell – Gelände als eine gute Grundlage für die Entwicklung zu einem Quartier mit funktionierenden Raumbeziehungen und vielen Möglichkeiten zur Belebung. Der SVS geht davon aus, dass durch den Wettbewerb *Grünes Band des Wissens* noch freigehaltene Lücken in der Ausführung des BbPlanEntwurfs gefüllt werden und zu einem harmonischen Ganzen führen. Wir versprechen uns davon eine hohe Aufenthaltsqualität, die entsprechend auch über die Römerstrasse ausstrahlt.

Zu Einzelpunkten des Bebauungsplan – Vorentwurfs selbst macht der SVS die nachfolgenden Aussagen, teilweise in Verbindung mit konkreten Einwänden und Änderungsanregungen.

Gestaltung der Römerstraße

Bezüglich der Gestaltung der Römerstraße an ihrer Westflanke im Hinblick auf die Anlage des Fuß- und Radweges unterstützt der Stadtteilverein Südstadt nachdrücklich die Variante 1.2 und fordert deren Realisierung.

Nach Angaben des Amts für Verkehrsmanagement kann hier der Bürgersteig nicht verbreitert werden. Auch durch den Wettbewerb „Grünes Band des Wissens“, der die Römerstraße zu einer Stadtstraße entwickeln soll, wird sich die geschätzte Zahl von bis zu 28000 Autos täglich mit den damit verbundenen Problemen und Risiken nicht vermindern, insbesondere wenn auf dem Bürgersteig Fuß- und Radweg parallel geführt werden. Die Römerstraße muß grundsätzlich so sicher wie möglich entwickelt und jede Möglichkeit zu besserer Aufenthaltsqualität genutzt werden. Diese Forderung kann durch die im Vorentwurf gegebene Basis-Variante nicht erfüllt werden.

Die Verlegung des Gehwegs nach Westen, hinter die denkmalgeschützte Einfriedungsmauer, ermöglicht dies an dieser Stelle in größtmöglicher Weise und vermindert alle mit der Basisvariante zwangsweise verbundenen Negativkriterien (Straßenverkehrslärm, Feinstaub-, Abgaseinwirkung).

Stellplatzsituation (allgemein)

Der SVS macht darauf aufmerksam, dass für die Gebäude 8 und 15 sowie das Gebiet GEe4 noch keine Stellplatzforderung und -festlegung getroffen ist und bittet, dies nachzuholen. Entsprechend kann auch nicht geschlossen werden, ob die im Gebiet GEe2 ausgewiesenen Stellplätze für *alle* dortigen Gebäude ausreichen. Hier bedarf es weiterer Konkretisierungen im Plan.



Stadtteilverein Heidelberg Südstadt e.V.

Stellungnahme zum Bebauungsplan-Vorentwurf Campbell

11.05.2017 / 2

Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer muss Vorsorge getroffen werden, dass die in Campbell ausgewiesenen Verkehrsflächen in beiden Flussrichtungen von abgestellten Fahrzeugen, auch solchen von Dienstleistern und Lieferanten, freigehalten werden und sich „ruhender Verkehr“, zum Nachteil der dortigen Bewohner, nicht in die an Campbell angrenzenden Stadtteilgebiete verlagert.

Darüberhinaus regt der SVS an, dass so schnell wie möglich eine Stellplatz-Bedarfsanalyse für das gesamte Gebiet Campbell Barracks durchgeführt und der hierbei ermittelte Bedarf mit den lt. BbPlanVorentwurf ausgewiesenen Stellplätzen verglichen wird. Im Falle einer Unterdeckung erwartet der SVS die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzflächen spätestens im BbPlan-**Entwurf**.

Terrassen

Der SVS macht darauf aufmerksam, dass die Textformulierung im Kapitel „Bauweise, Überbaubare Grundstücksflächen“, 2. Unterabschnitt, nicht ausreichend und zweifelsfrei darstellt, wie die Gestaltung der Terrassen (Formgebung, Vermaßung in Verbindung mit der Formgestaltung) seitens der Verwaltung als zulässig angesehen wird. Der SVS bittet somit um diesbezügliche nachbessernde Konkretisierung.

Energie

Die Aussagen zu Energieeinsparung und klimaverträglicher Bauweise erscheinen dem SVS zu wenig konkret und zu wenig positiv.

Nur Fernwärmenutzung anzuempfehlen wird den Klimazielen nicht hinreichend gerecht. Für die Vorlage der Sanierungskonzepte auf der Basis vorgegebener Ziele sollte es ein konkretes Datum geben. Der Zeitraum von 33 Jahren für die Umsetzung ist viel zu groß. Es ist anzustreben und mit den Vertretern des Denkmalschutzes abzustimmen, dass jetzt bei Übernahme und Neugestaltung der Gebäude möglichst viele der Energieeinsparungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Baumsituation

Im Unterkapitel „Baumpflanzungen auf privaten Flächen“ wird auf eine „Tabelle“ Bezug genommen, die nicht vorliegt. Der SVS bittet diesbezüglich um weitere Konkretisierung durch Bereitstellung der Tabelle.

SO Gebiet „Polizei“

Der SVS lehnt die im BbPlanVorentwurf aufgeführte „Variante 2“ als Zufahrt zum So Gebiet Polizei ab und fordert stattdessen nachdrücklich die Ausführung der im Vorentwurf *primär eingezeichneten Variante*.



Stadtteilverein Heidelberg Südstadt e.V.

Stellungnahme zum Bebauungsplan-Vorentwurf Campbell

11.05.2017 / 3

Der für dieses SO Gebiet entstehende gesamte Ziel- und Quellverkehr (ausgenommen Notfalleinsätze, für die eine eigene Zufahrt vorgesehen ist) sollte die Sickingenstraße ab/bis zur T-Einmündung Römerstraße nur so kurz wie irgend möglich nutzen müssen, was durch die o.a. angesprochene *primär eingezeichnete Variante* gewährleistet ist. Die östliche Baugrenze der Baufläche 21330/6 sollte in diesem Zusammenhang aber ausreichend nach Westen zurückverlegt werden, sodass in Weiterführung der von der Sickingenstraße abgehenden öffentlichen Zugangsstraße gemäß *primärer Variante* auch innerhalb des Privatgrundstücks eine Verkehrsflächenführung mit ausreichender Breite für den Ziel- und Quellverkehr in beiden Fahrtrichtungen möglich ist. Sollte dies durch Beibehaltung der Baugrenze und entsprechende Bauausführung nicht möglich sein, ist die Verwirklichung der *primären Variante* sehr wahrscheinlich gefährdet, sodass Variante 2 gewählt werden müsste, was gemäß den o. g. Gründen aus Sicht des SVS abzulehnen ist.

Der SVS fordert, dass auch für dieses SO Gebiet durch den BbPlan eine verbindliche Festlegung für Stellplätze ausreichender Zahl einschließlich ihrer problemlosen Zu- und Abfahrt über die Zufahrt gemäß *primärer Variante* getroffen wird. Unbedingtes Ziel muss sein, dass auch vor Fertigstellung des potentiellen Neubaus mit Tiefgarage auf Baufläche 21330/6 die Polizeibediensteten ihre Privatfahrzeuge auf dem eigentlichen SO Gebiet problemlos abstellen können.

Schließlich fordert der SVS, dass auch bereits im BbPlan für den potentiellen Neubau auf Baufläche 21330/6 die Schaffung einer Tiefgarage ausreichender Größe verpflichtend festgelegt wird.

Fußgängerdurchgang zum Bosseldorn

Der SVS spricht sich nachdrücklich für die Schaffung eines Fußgänger-Durchgangs vom Reitplatz durch eines der südwestlich davon gelegenen Gebäude zum Bosseldorn und insbesondere zur S-Bahn aus. Die bereits geplanten Straßenverkehrsflächen im Norden und Süden des Gebiets um den Karlstorbahnhof zwingen Fußgänger zu einem zu großen Umweg.

Ein Fußgängerdurchgang würde sowohl eine Belastung der nahen Wohngebiete am späten Abend und in der Nacht durch die den KTB verlassenden Besucher verhindern wie auch Campbell direkter mit dem Bosseldorn verbinden und dieser so „wachgeküsst“ werden.

Paradeplatz

1.) Der SVS fordert, dass der Paradeplatz im B-Plan als „Platz“, ggf. mit dem Zusatz „(Freiluftveranstaltungen)“ bezeichnet und als Fläche farblich gekennzeichnet wird wie der Reitplatz.

Beim Paradeplatz handelt es sich, wie aus dem Namen schon hervorgeht, um einen Platz. Viel mehr noch als beim Reitplatz ist diese Eigenschaft seit Erstellung erhalten geblieben und wie aus den Bürgerforen hervorging vom ganz überwiegenden Teil der Heidelberger auch als öffentlicher Platz



Stadtteilverein Heidelberg Südstadt e.V.

Stellungnahme zum Bebauungsplan-Vorentwurf Campbell

11.05.2017 / 4

mit Aufenthaltsqualität und einer Vielzahl an möglichen Funktionen gewollt. Der SVS erachtet den Platz als sehr gut geeignet auch für größere Veranstaltungen, Zusammenkünfte, Ereignisse, Kundgebungen, Kunstdarbietungen, Ausstellungen und Versammlungen sowie eine attraktive alltägliche Nutzung nicht nur für die Anrainer. Es sollte durch die Festlegungen des B-Plans ermöglicht werden, dass oben Aufgezähltes sowohl vor als auch nach einer ggf. gerichtlichen Überprüfung dort stattfinden kann.

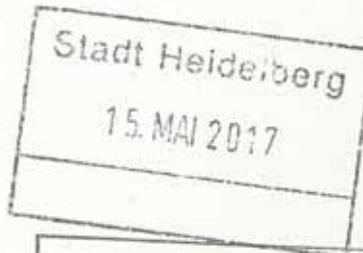
2.) An der Ostseite der Wohn/Geschäftsbebauung, am Rand des Paradeplatzes, möge auf dem Gelände der Neubebauung eine 3m breite Verkehrsfläche vorgesehen werden (Rad und Fußweg, Auto beschränkt auf Rettungsfahrzeuge und Anlieferverkehr) durchgehend von der nördlichen Erschließungsstraße des Paradeplatzes bis zur südlichen.

Die Erschließung der Gewerbeeinheiten im EG der Gebäude wie auch die Erschließung des Paradeplatzes für oben genannte Veranstaltungen usw. sollte auf öffentlichen Wegen möglich sein. Es ergibt sich daraus auch eine weitere Verbindung der obengenannten Erschließungsstraßen, sodass durch den Wunsch nach einer Querungsmöglichkeit die Nutzung bzw. Gestaltung des Platzes nicht behindert wird.

3.) Die mit Schwermetallen belastete Fläche (Paradeplatz) möge ausgewiesen werden als "Fläche deren Boden **zur Zeit** erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist (Sanierung bis spätestens 2019)".

Nach den Aussagen der Stadtverwaltung soll die Fläche saniert werden, Verhandlungen mit der BIMA seien im Gange. Dadurch wird eine Gefährdung für die Gesundheit dort spielender Kinder, Windverwehung in andere Bereiche, sowie eine Verunreinigung des Grundwassers usw. vermieden. Die extremen Einschränkungen für die Möglichkeiten der Planung für den Paradeplatz und dessen zukünftige Nutzung werden damit ausgeschlossen. Nach der zwischenzeitlichen Sanierung kann die oben genannte Erwähnung der Schwermetallbelastung dann im schließlichen Bebauungsplan gegebenenfalls sogar entfallen.

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg
Stadtplanung@heidelberg.de



Amt für Baurecht und Denkmalschutz						
15. Mai 2017						
AL	1	2	3	4	TE/S	TB/E
	WoFo	D	B	E	Verw.	Sp

61.00	Stadtplanungsamt ⁵²⁸			
i.v. A.S.	16. Mai 2017			
61.01	61.10	61.20	61.30	61.40

Do. 11. Mai 2017

Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks sowie MTV-Nord

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

bitte beachten Sie die Wünsche vieler Bürgerinnen und Bürger bei den Bürgerforen zum MTV Nord und nehmen Sie zur Kenntnis, dass ich – als künftige Bewohnerin von MTV – folgende Maßnahmen sehr unterstütze:

- die **Beibehaltung der Fahrradstraße entlang der Roebliingstraße**, da dies eine Entscheidung für die Zukunft ist (Klimaschutz, Lebensqualität, bessere Luftqualität, mehr Sicherheit für spielende Kinder)
- die **Schaffung einer verkehrsberuhigten Zone**, v.a. im Bereich zwischen der Römerstraße und dem Bosseldorn sowie zwischen dem Sickingenplatz und der Edisonstraße/Zenglerstraße – dies kann erreicht werden, ohne den ÖPNV und den nicht-MIV zu behindern und würde ebenfalls die Wohnqualität in diesen Bereichen erheblich steigern
- eine **stärkere Berücksichtigung des Masterplans 100% Klimaschutz** mit seinem Anspruch, Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ umzusetzen

Ein Gesamtkonzept, das den Anforderungen des 21. Jahrhunderts für eine nachhaltige urbane Mobilität entspricht, ist möglich!

Vielen Dank für Ihre bisherigen Bemühungen.

In der Hoffnung auf eine positive Antwort verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

12.05.2017

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg
Stadtplanung@heidelberg.de

**Betr.: Einspruch zum Bebauungsplanentwurf Südstadt „Campbell Barracks“
Nr. 61.32.05.03.05**

Sehr geehrte Mitarbeiter*innen der Stadtplanung Heidelberg,

im Namen der BI Ökologische Mobilität in Heidelberg möchte ich Ihnen unseren Einspruch zum vorliegenden Bebauungsplanentwurf Südstadt „Campbell Barracks“ zusenden.

Einspruch

**Zu 6. Städtebauliche Konzeption
Zu 6.4.1 Erschließungskonzept MIV**

Unser Einspruch bezieht sich hauptsächlich auf das Verkehrs- und Parkierungskonzept des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs für das Quartier Campbell Barracks.

Nach den vorliegenden Planungen soll offensichtlich die Haupteerschließung des Areals mit MIV erfolgen. Demnach übernimmt diese Erschließungsfunktion eine breite in Nord-Süd-Richtung zwischen Zenger- und Sickingenstraße verlaufende neue Verbindungsstraße, die außerdem über zwei Verbindungen, nördlich und südlich der Stallungen, jeweils einen Anschluss an die Straße Im Bosseldorn erhalten soll. Außerdem wird es südlich des Parkes einen direkten Straßenanschluss von/ zur Römerstraße geben. Im Planungsgebiet sind weitere kleinere Erschließungsstraßen vorgesehen.

Ein schlüssiges Verkehrskonzept verlangt jedoch, dass

- die für die künftige problemlose Erschließung und Mobilität im Planungsgebiet notwendige Dimensionierung der Straßen, aber vor allem Rad- und Fußwege durch konkrete Maß-Vorgaben, die sich nicht nur an den heutigen Mindeststandards orientieren, sondern bereits die erkennbare Zunahme des Rad- und Fußgängerverkehrs berücksichtigen, definiert werden und
- ein schlüssiges Verkehrsführungskonzept (z.B. Einbahnstraßen-Führung) insbesondere für den MIV vorgegeben wird.

Die fehlenden Maßangaben zur Breite der vorgesehenen Straßen, Rad- und Fußwege sowie das fehlende Verkehrskonzept stellen einen Mangel dar. Straßen allein sind noch kein Verkehrskonzept.

Zu 6.4.2 Rad- und Fußverkehr

Mit den im Bebauungsplanentwurf dargestellten Radwegen bzw. gemischten Rad-/ Fußwegen ist keine ausreichende Erschließung des Planungsgebietes per Rad und auch nicht per Fuß möglich. Ebenso ist der Anschluss an das vorhandene Rad-/ Fußwegenetz in den angrenzenden Arealen unzureichend, ausgenommen die Verbindung zur Römerstraße durch das Torhaus.

Parallel zur Nord-Süd-Straßenverbindung soll es zwar nach der Beschreibung unter Punkt 6.4.2 einen Radweg geben, im Bebauungsplanentwurf ist er jedoch nicht eingezeichnet. Die Angaben zu seiner Breite fehlen.

Die Bürger*innen formulierten im Bürgerbeteiligungsverfahren überwiegend ganz klar, dass sie sich ein alle Konversionsflächen in der Südstadt erschließendes Rad-/ Fußwegenetz mit Anschluss an die angrenzenden Stadtquartiere wünschen. So ein **Rad-/ Fußwegenetz** fehlt! Abstellflächen für Fahrräder werden nicht im Plan ausgewiesen und auch im Beschrieb nicht erwähnt. Zu einem gut ausgebauten Radwegenetz gehören aber zwingend ausreichend Abstellplätze! Flächen, wo ein Fahrradvermieter Platz finden könnte, fehlen und werden auch nicht erwähnt.

Zu 6.4.3 ÖPNV

Das Planungsgebiet mit einer Buslinie über die westliche Straßenverbindung zu erschließen stellt eine gute Lösung dar. Mit der künftigen Linienführung sollte aber auch die Lage der Haltestellen schon im Bebauungsplan definiert werden, damit die für eine barrierefreie Gestaltung notwendigen Flächen planerisch frei gehalten werden und tatsächlich später bei der Realisierung zur Verfügung stehen.

Die Buslinie 29 erschließt heute die Römerstraße. Wie soll die Römerstraße künftig erschlossen werden? Die Entwicklung der Konversionsflächen in der Südstadt, wo künftig viele Arbeitsplätze neu entstehen werden und die Anzahl der Bewohner deutlich wachsen wird, erfordert auch eine Anpassung, d.h. Erweiterung des ÖPNV-Angebotes hinsichtlich der Linienführung wie auch der Betriebszeiten. Andernfalls wird es eine weitere Zunahme des MIV geben, die gerade nicht gewünscht wird, weil es die die Umwelt am meisten belastende Verkehrsart darstellt.

Es kann keine ÖPNV-Erschließung auf Kosten anderer Areale geben, wie in der vorliegenden Planung mit der Verlegung der Buslinie 29 vorgesehen.

Zu 6.4.4 Parkierungskonzept

Die nachfolgenden Hinweise im Bebauungsplan

- „Öffentliche Parkplätze sind straßenbegleitend im öffentlichen Raum vorzusehen.“
-

Eine privat betriebene Parkgarage soll nördlich der Stallungen errichtet werden. Erschlossen wird sie von der Verbindungsstraße zwischen dem Entwicklungsband und dem Bosseldom nördlich der Stallungen. Neben den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplätzen der Gebäudenutzungen des privaten Investors im näheren Umfeld sollen hier Stellplätze für andere Nutzungen wie den Besuchern von Veranstaltungen des Karlstorbahnhofes zur Verfügung stehen.

stellen gerade kein Parkierungskonzept dar.

Es fehlen konkrete Angaben zur Anzahl der künftigen Parkplätze, die im Planungsgebiet gebraucht werden bzw. vorhanden sein müssen. Über die Anzahl der Parkplätze lässt sich indirekt auch die Höhe des MIV steuern. Die öffentlichen Parkflächen müssen von Anfang an in den Planunterlagen ausgewiesen werden.

Die oben genannten Formulierungen lassen eine detaillierte, steuernde Planung diesbezüglich vermissen und werden dazu führen, wenn keine Korrektur erfolgt, dass es dem Selbstlauf überlassen wird.

Um den MIV zu reduzieren, könnte man z.B. den künftigen privaten Grundstückseigentümern die Möglichkeit einräumen, auf Parkflächen zu verzichten – mit aller Konsequenz - und alternativ eine einmalige Abgabe zu entrichten, die die Stadt für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes nutzt. In einigen Städten, z.B. in Frankfurt a.M., wird dies partiell schon genutzt. In den ehemaligen Stallungen sollen öffentliche Veranstaltungen stattfinden mit entsprechend hohen Besucherzahlen. Hier fehlen ebenfalls konkrete Konzepte, wie die Anreise/ Abreise vonstatten gehen soll.

Offensichtlich setzt man auch hier auf den MIV mit der Vorhaltung entsprechender zusätzlicher Parkplätze, wie die folgende Aussage zeigt:

nördlich der Stallungen. Neben den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplätzen der Gebäudenutzungen des privaten Investors im näheren Umfeld sollen hier Stellplätze für andere Nutzungen wie den Besuchern von Veranstaltungen des Karlsruhbahnhofes zur Verfügung stehen.

Der Anschluss einer privaten Parkgarage an das öffentliche Straßennetz über die Straße Im Bosseldorn stellt eine nicht zu akzeptierende Lösung dar, weil die Straße Im Bosseldorn ein von Radfahrern stark befahrener Abschnitt der Radachse Rohrbach- Bahnstadt/ Hauptbahnhof/ Innenstadt darstellt. Über diesen Abschnitt die Anbindung der Parkgarage zu legen, würde für den Radverkehr eine nicht wünschenswerte Verschlechterung bedeuten und somit kontraproduktiv sein.

In den Bürgerforen zu diesen Konversionsflächen brachte die Mehrzahl der Bürger*innen zum Ausdruck, dass dem Rad- und Fußverkehr der Vorrang eingeräumt und der MIV auf ein unumgängliches Mindestmaß begrenzt werden soll. Dem wird mit der vorliegenden Planung nicht Rechnung getragen.

Zu 6.5.3 Kinderspielplätze

Es fehlen konkrete Planungen. Eine zukunftsweisende Stadtplanung sollte aber die dafür notwendigen Flächen von vornherein hinsichtlich Größe und Lage im Planungsgebiet berücksichtigen und auch darstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Donnerstag, 18. Mai 2017 10:39
An: Menker, Andreas
Betreff: WG: Verkehrsplanung MTV/Campell Barracks

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von:
Gesendet: Freitag, 12. Mai 2017 18:41
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Betreff: Verkehrsplanung MTV/Campell Barracks

11.5.2017

> Sehr geehrte Mitarbeiter*innen des Stadtplanungsamtes Heidelberg,

> ich glaube, ich brauche den Sachverhalt und die Ihnen bereits bekannten Fürs und Widrs jetzt nicht gross auszubreiten.

> Ich erlaube mir einige grundsätzliche und vielleicht auch etwas unbequeme bedenkenwerte Fragen:

> 1. "Wessen Interessen werden denn wirklich vertreten, denen die Lebensqualität der Fussgänger, Radfahrer und spielender Kinder durch abgasarme und sichere Wege nicht wichtiger sind?"

> 2. "Warum werden die Interessen der zukünftigen Bewohner, wovon es ja schon etliche gibt, einfach nicht gehört und beachtet?"

> 3. "Wie wirklich wichtig wäre es, neben den unhübschen Hotelklötzen um den Bahnhof herum, eine weit über Heidelbergs Grenzen und sein künftiges Image hinaus vorbildliche menschenfreundliche Wohnanlage zu errichten?"

> 4. "Ausserdem wird ja wahrscheinlich mit dem Einkaufszentrum auf der östlichen Römerstrassenseite kein denkmalwürdiges sondern ein konsumgeriges Gebäude mit vielen Parkplätzen entstehen!"

> 5. "Wem würde denn eine verbreiterte Rheinstrasse nützen, wenn nicht
> den Riesenliefer-LKWs für Rewe, DM und Aldi? Wiegen diese ideell menschlich mehr als unsere Kinder?"

> 6. "Würden durch Ihre bisherigen Planungen nicht auf lange Zeit zukunftssträchtige und dem neuen Zeitgeist entsprechende Wandlungen und Chancen in Wohnungsbau und Städteplanung verhindert?"

> 7. "Wie viel ganz besonders menschenfreundliche kreative Massnahmen sind gerade an diesem Platz angebracht, um die alten NATO-Erinnerungen (!!) zu kompensieren?"

> Ich wünsche Ihnen viel Freude mit neuen modernen Ideen an der Planung eines tollen, menschenfreundlichen, ganz besonderen, zeigenswerten Stadtteiles, auf den wir Heidelberger stolz sein wollen.

> Mit freundlichen Grüßen

Menker, Andreas

Von: 61 - Sekr. Amtsleitung
Gesendet: Donnerstag, 18. Mai 2017 10:39
An: Menker, Andreas
Betreff: WG: Bebauungsplan Südstadt "Campbell Barracks"-frühzeitige
Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlagen: Campbell 002.jpg

-----Ursprüngliche Nachricht-----

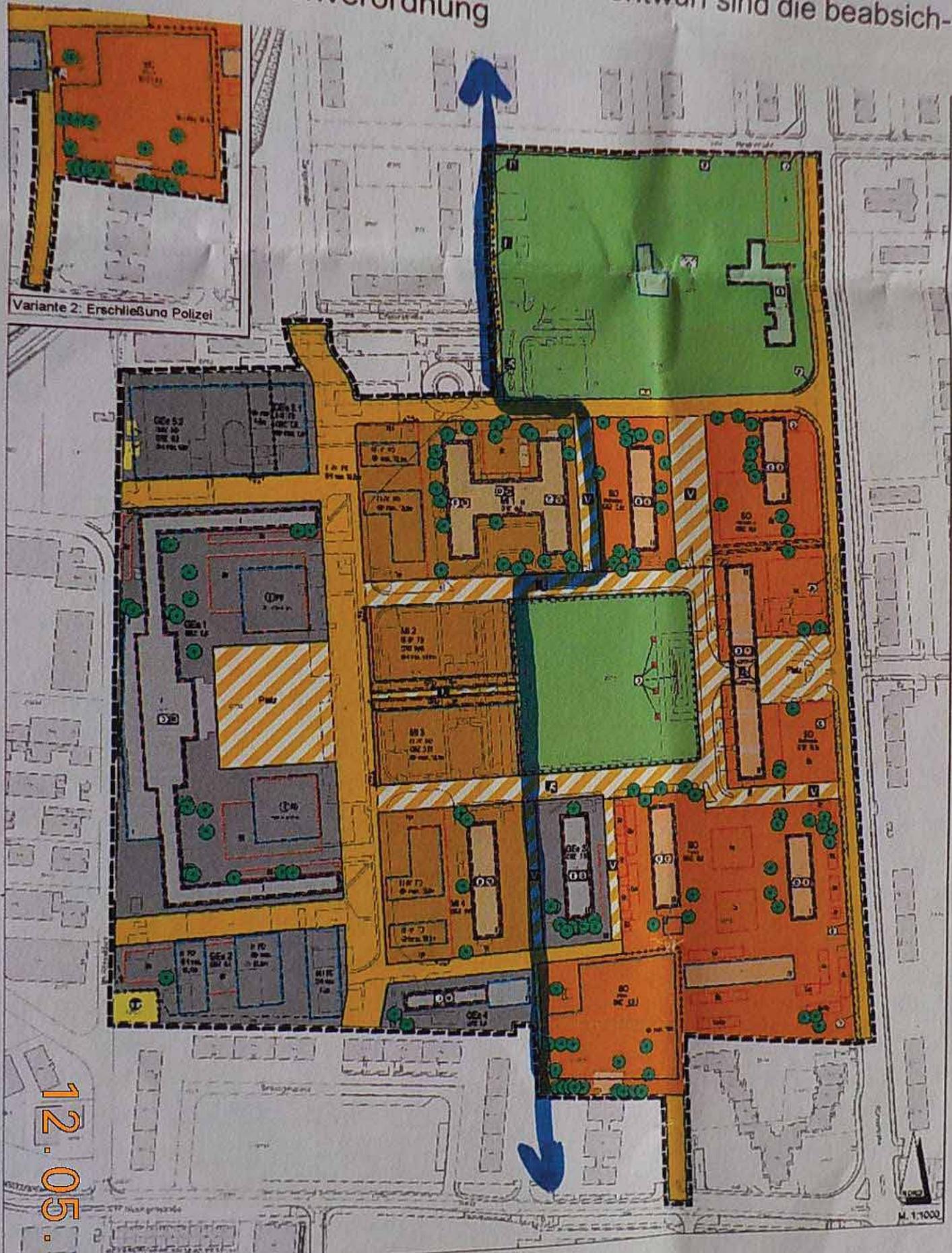
Von: [mailto:andreas.menker@stadt.uni-erlangen.de]
Gesendet: Freitag, 12. Mai 2017 15:38
An: 61 - Sekr. Amtsleitung
Cc:
Betreff: Bebauungsplan Südstadt "Campbell Barracks"-frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrter Herr Menker,

1. Der ADFC bevorzugt die Variante 1.2. mit dem zusätzlichen Gehweg an der Römerstraße innerhalb des Zaunes.
 2. wir wünschen uns (als Ersatz für die nicht mögliche gradlinige Röblinstraße) eine Fuß-/Radwegverbindung von Nord nach Süd: Umfahrung des H-Gebäudes im Osten, Anlage eines Weges im Westen des Paradeplatzes. Die Chance, hier einen direkten, autofreien Weg, besonders auch für Schulkinder, anzulegen, sollte genutzt werden.
- Mit freundlichen Grüßen,

...Anzahlungsverordnung der und
Planzeichenverordnung
Festsetzungen aufgenommen.
In Vorentwurf sind die beabsich-

...schrä
Misch
für d
schul
fläche
Zuder
gepla
fläche
ten G
den B
gende
zeich



Bebauungsplan Vorentwurf, Stand 04.04.2017
Quelle: Stadtplanungsamt Heidelberg