



Stadt Heidelberg

Entwicklungsgesellschaft Campbell Barracks mbH

Straßenvorplanung Campbell Barracks

April 2018

INHALTSVERZEICHNIS**SEITE**

1	Veranlassung.....	2
2	Verwendete Unterlagen; Grundlagen.....	2
3	Oberflächengestaltung.....	3
4	Regenwasserbewirtschaftung	3
5	Fussgängerüberwege.....	5
6	Strassenbeleuchtung	5
7	Stellplätze.....	6
8	Strassenabschnitte	6
8.1	John-Zenger-Straße	6
8.2	Nina-Simone-Straße	8
8.3	Billie-Holiday-Straße	8
8.4	Emil-Gumbel-Straße	9
8.5	Frieda-Fromm-Reichmann-Straße	10
8.6	Adelheid-Steinmann-Straße	11
8.7	Clara-Immerwahr-Straße	11

PLÄNE

Plan 01 - Lageplan Campbell Barracks	M: 1:500
Plan 02 - Querprofile Campbell Straßenaufbau	M: 1:75
Plan 03 - Straßen-Querprofile	M: 1:75
Plan 04 - Straßenlageplan Campbell Barracks	M: 1:500

1 VERANLASSUNG

Bei der Umsetzung verschiedener Konversionsaufgaben treten immer häufiger Probleme, aufgrund nicht vorhandener Vorgaben und Entscheidungen, im Bereich der Straßenplanung auf. Um besser auf die verschiedenen Anfragen von Versorgern und Investoren reagieren zu können sind Aussagen über Trassen, Gradienten und Anschlusshöhen erforderlich.

Mit dem Vorentwurf der Straßenabschnitte Campbell Barracks soll die Grundlage zur Ämterabstimmung und Konkretisierung der jeweiligen Planungsabschnitte geschaffen werden.

Dieser Vorentwurf umfasst maßgeblich die Straßen im Bereich der Campbell Barracks, ohne die Bereiche, die durch den Wettbewerbsgewinner beplant werden. Dies sind vor allem die Straßen „Am Paradeplatz“, der Bereich des Marlene-Dietrich-Platzes und Torhausplatz sowie die Hannah-Arendt-Straße.

2 VERWENDETE UNTERLAGEN; GRUNDLAGEN

- [01] – Rahmenplanung Südstadt – Mark-Twain-Village / Campbell Barracks
Fortschreibung 2017
- [02] – Oberflächenkonzept Südstadt Konversionsflächen
Spang, Fischer, Natzscha GmbH; 07.03.2018
- [03] – Regenwasserbewirtschaftungskonzept zum Rahmenplan „Südstadt“
der Stadt Heidelberg
Umweltplanung Bullermann Schneble GmbH; 11/2017
- [04] – Konversionsfläche Südstadt:
Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraukonzept
LK Argus; August 2017

Alle gängigen Regelwerke, Arbeits- und Merkblätter, die die allgemein anerkannten Regeln der Technik abbilden.

3 OBERFLÄCHENGESTALTUNG

Die Oberflächen werden in Anlehnung an das Oberflächengestaltungskonzept und in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt gestaltet. Mit dem Oberflächengestaltungskonzept soll sichergestellt werden, dass als Charakteristikum des Stadtquartiers eine durchgehende Gestaltung der Oberflächen umgesetzt wird.

„Diese Gestaltung soll den öffentlichen und den halböffentlichen Raum gleichartig durchziehen. Ziel des Konzeptes ist es, ein einheitliches Erscheinungsbild des öffentlichen Raums trotz unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse und insbesondere aufgrund der Vielzahl der Akteure sicherzustellen und mit seiner Gestaltung zur Identifikation der künftigen Südstadt beizutragen.

Das Oberflächengestaltungskonzept stellt eine kostengünstige Flächenlösung unter partieller Verwendung werthaltiger Elemente dar. Es liefert eine zurückhaltende Gestaltung für die Alltagsnutzung. Gestaltungsqualitätsschwerpunkt sind die auch funktional und stadträumlich besonderen Straßenzüge der Rheinstraße, der Römerstraße und des Entwicklungsbandes.“ [02]

Die detaillierte Materialwahl der jeweiligen Straßenabschnitte ist dem Oberflächengestaltungskonzept zu entnehmen. Hier werden die genauen Vorgaben für die Wahl der Pflastersteine, Borde, Einfassungen und Fahrbahnbeläge gemacht.

4 REGENWASSERBEWIRTSCHAFTUNG

Mit dem Regenwasserbewirtschaftungskonzept [03] zum Rahmenplan „Südstadt“ der Stadt Heidelberg vom Ingenieurbüro Umweltplanung Bullermann Schneble GmbH wurden im November 2017 Vorschläge gemacht, wie man in dem bestehenden Entwässerungssystem der Campbell Barracks und des Mark-Twain-Villages Regenwasser von der vorhandenen Mischwasserkanalisation fernhalten und einer Versickerung zuführen kann.

Für das Plangebiet wurde im Regenwasserbewirtschaftungskonzept [03] für einen Teil der Emil-Gumbel-Straße eine Versickerung von Oberflächenwasser vorgeschlagen. Das Regenwasser soll in eine Versickerungsmulde im Bürgerpark eingeleitet und über die belebte Bodenzone versickert werden. In der Regel bedeutet dies, dass das Regenwasser in Sammelleitungen gesammelt und unterirdisch zur Versickerungsmulde geführt wird. Eine Versickerungsmulde hätte dann eine Tiefe von ca. 1,50 m.

Da eine solche Mulde die Planungen und die spätere Nutzung des Parks deutlich einschränkt, wurden weitere Möglichkeiten der Umsetzung der Versickerung des in der Emil-Gumbel-Straße anfallenden Regenwassers kontrovers diskutiert.

Variante A:

Fassung des Regenwassers über Straßeneinläufe und Sammelleitungen. Versickerungsmulde /-becken im Park mit einer Tiefe von mindestens 1,50 m. Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone.

Ein Versickerungsbecken mit einer Tiefe von 1,50 m und mehr und einer Einstauhöhe von rund 30 cm muss in die Parkgestaltung integriert werden und bedeutet eine deutliche Einschränkung für die weiteren Planungen des Parks.

Variante B:

Fassung des Regenwassers über Straßeneinläufe und Sammelleitungen. Die Versickerung erfolgt über ein unterirdisches Boxrigolensystem mit vorgeschalteten mechanischen (Filter- und Absetzschacht) und chemischen Filtern. Die Größe und genaue Bestückung der Filter sind herstellerabhängig und in der weiteren Planung zu bemessen. Die genaue Lage und der Aufbau des Boxrigolensystems oder einer anderen Rigolenversickerung sind in einem gewissen Maß frei wählbar und können auch unter befestigten Flächen angeordnet werden, sofern der benötigte Platz vorhanden ist. Eine Bepflanzung der Rigolen ist nur mit Gräsern und Stauden empfehlenswert.

Eine unterirdische Versickerung setzt eine Vorreinigung voraus, die je nach Belastung des anfallenden Oberflächenwassers regelmäßige Kosten für den Ersatz der Filterkartuschen und Reinigung der Filtersysteme nach sich zieht. Je nach gewähltem System kann mit jährlichen Kosten von ca. 1.500 € pro Jahr gerechnet werden.

Variante C:

Fassung und Sammlung des Regenwassers in Kastenrinnen und oberflächennahe Überführung des gesammelten Wassers in den Park. Im Park kann die Versickerungsmulde deutlich flacher gestaltet werden. Bei einer Einpassung in die Planungen des Parks ist es auch möglich die Mulde mit einer deutlich größeren Fläche (ca. 200 m²) und einer reduzierten Einstauhöhe (ca. 10 cm) auszubilden. Die Fläche kann in diesem Fall ohne klare Abgrenzung auskommen und „bespielbar“ gestaltet werden.

Kastenrinnen sind im Oberflächengestaltungskonzept nicht angedacht und widersprechen den dort festgelegten Vorgaben für die Emil-Gumbel-Straße.

Variante D:

Sammlung des Wassers in größeren, straßenbegleitenden Muldenrinnen. Weitere Ausführung analog der Variante C.

Muldenrinnen, die das Wasser sammeln und transportieren haben eine größere Tiefe und schränken die Barrierefreiheit ein. Eine entsprechende Ausführung ist im Oberflächengestaltungskonzept nicht angedacht und widerspricht den dort festgelegten Vorgaben.

Variante E:

Fassung des Regenwassers über Straßeneinläufe und Sammelleitungen. Austritt des Wassers in eine Versickerungsmulde im Park über einen Quellschacht. Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone.

Im Park kann auf diese Weise, wie bei Variante C, die Versickerungsmulde deutlich flacher gestaltet werden. Bei einer Einpassung in die Planungen des Parks ist es auch möglich die Mulde mit einer deutlich größeren Fläche (ca. 200 m²) und einer reduzierten Einstauhöhe (ca. 10 cm) auszubilden. Die Fläche kann in diesem Fall ohne klare Abgrenzung auskommen und „beispielbar“ gestaltet werden.

Für den nächstgelegenen Bodenaufschluss wurde ein k_f -Wert von $5,8 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$ angegeben. Ein konkreter Wert an der derzeit vorgeschlagenen Stelle liegt nicht vor. Die Versickerungsfläche muss generell so hergestellt werden, dass das anfallende Wasser problemlos versickert und die Nutzung des Parks möglichst wenig eingeschränkt wird.

In der Clara-Immerwahr-Straße und der Frieda-Fromm-Reichmann-Straße werden straßenbegleitende Regenwasserversickerungsmulden vorgesehen, um zusätzliches Regenwasser dezentral zu versickern.

In allen anderen Straßen stehen im Straßenquerschnitt und in den angrenzenden Flächen keine Flächen für eine Regenwasserversickerung zur Verfügung. Auch in dem Regenwasserversickerungskonzept wurden keine weiteren Versickerungsflächen vorgeschlagen.

5 FUSSGÄNGERÜBERWEGE

Da die maßgeblichen Fußgängerströme durch Park, Paradeplatz, Karlstorbahnhof, Kreativwirtschaft und das benachbarte Parkhaus entstehen bzw. geleitet werden und in diesem Bereich die Gestaltung der öffentlichen Räume im Wesentlichen durch die Planungen des Wettbewerbsgewinners bestimmt werden, wurden im Rahmen dieser Planung keine Fußgängerüberwege oder -querungen eingezeichnet.

In den einzelnen Straßen wird auf die möglichen Querungsstellen eingegangen.

Im Bereich des Marlene-Dietrich-Platzes wurde für eine zentrale Querung zwischen den beiden Bushaltestellen die Sichtdreiecke von Bäumen und Parkplätzen freigehalten.

6 STRASSENBELEUCHTUNG

Die Straßenbeleuchtung wird derzeit durch die Stadtwerke Heidelberg anhand der Lagepläne der Straßenabschnitte und der bereits vorhandenen Außenanlagenplanungen von Investoren geplant und kann in späteren Planungsphase eingearbeitet werden.

7 STELLPLÄTZE

Das Verkehrskonzept [04] hat für die betrachteten Straßen ermittelt, dass ohne das Parkhaus grundsätzlich 125 öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden könnten (Abbildung 4 in [04]). Mit der aktuellen Verkehrsraumgestaltung werden in diesem Bereich 105 öffentliche Stellplätze und 4 Car-Sharing Plätze bereitgestellt. Aufgrund der Konkretisierung der Rahmenbedingungen (Einfahrten, TG-Zufahrten, Freihalten von Querungsbereichen) sind dies 31 öffentliche Stellplätze weniger als in [04] ermittelt. Um einen annähernden Ausgleich herbeizuführen wurden noch verfügbare öffentliche Flächen in der Frieda-Fromm-Reichmann-Straße mit einseitigen Längsparkern versehen.

8 STRASSENABSCHNITTE

Längsgefälle:

Die Längsgefälle der Straßenabschnitte wurden mit ca. 0,75 % gewählt. Dieser Wert ist ein gängiges Längsgefälle für Straßen mit Entwässerungsrinnen aus Naturpflastersteinen.

Es wurde versucht die Oberflächengestaltung möglichst dicht an den vorhandenen Bestand und die Bestandsgebäude zu legen und trotzdem die Anzahl der Hoch- und Tiefpunkte möglichst gering zu halten. Stellenweise wurden daher Gefälle geringfügig kleiner als 0,75 % gewählt.

Die Querneigung wurde in allen Flächen mit 2,5% festgelegt.

Fahrbahnbreiten und Aufteilung des Verkehrsraumes:

Die Fahrbahn-, Radwege-, Gehwege- und Stellplatzbreiten wurden durch das Verkehrskonzept [04] und das Oberflächengestaltungskonzept [02] vorgegeben.

8.1 John-Zenger-Straße

Die John-Zenger-Straße wird in dieser Untersuchung von der Eleonore-Sterling-Straße im Norden bis zur Adelheid-Steinmann-Straße im Süden betrachtet. Sie bildet die Hauptachse, das Entwicklungsband, des Gebietes Campbell Barracks.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 8.312 m².

In diesem Teil der John-Zenger-Straße teilt sich der Querschnitt in die Bereiche Gehweg, einseitig geführter Radweg im Begegnungsverkehr, Längsparken und Fahrbahn auf.

In der John-Zenger-Straße wird die Buslinie 29 verkehren. Die Buslinie 29 führt im Bereich Mark-Twain-Village und Campbell Barracks von der Römerstraße über die Rheinstraße in die John-Zenger-Straße, mit einer Haltestelle im Bereich des Marlene-Dietrich-Platzes, bis zur Sickingen-Straße.

Der einseitig geführte Radweg ist gemäß Verkehrskonzept [04] mit einer Breite von 3,0 m angesetzt.

Im Norden wird der Radweg weiter entlang der John-Zenger-Straße bis zur Rheinstraße geführt. Nördlich der Rheinstraße geht der Radweg in die ab hier schmalere und als Quartierstraße gestaltete John-Zenger-Straße über. Auf Höhe der Mark-Twain-Straße wird der Radweg aus dem Mark-Twain-Village geführt und schließt an den vorhandenen Radweg an. Dieser Bereich wird in der Straßenvorplanung Mark-Twain-Village genauer dargestellt.

Im Süden wird der Radweg bis zur Adelheid-Steinmann-Straße geführt. Für die Fortführung des Radverkehrs an der Kreuzung John-Zenger-Straße und Adelheid-Steinmann-Straße gibt es zwei Varianten. Die Vorzugsvariante des Amts für Verkehrsmanagement sieht die Auflösung des Zweirichtungsradweges an der Kreuzung vor und die Nutzung der Adelheid-Steinmann-Straße, vor der „Alten Eiche“ rechtsabbiegend Richtung Süden. Die Alternative im Kreuzungsbereich ist die Fortführung des Zweirichtungsradweges bis zur Sickingenstraße.

Die Bushaltestellen wurden im Bereich des Marlene-Dietrich-Platzes versetzt angeordnet, um das Vorbeifahren an den stehenden Bussen zu ermöglichen. Die Fahrgastunterstände sind nach Vorgaben des Amts für Verkehrsmanagement vorzugsweise als Typ Kienzler K13 in RAL 7043 (anthrazitgrau) zu gestalten.

Im Bereich des Marlene-Dietrich-Platzes wird auch eine Fußgängerquerung notwendig sein, die ebenfalls in das Gesamtkonzept des Paradeplatzes und des Marlene-Dietrich-Platzes eingepasst wird und daher hier nicht dargestellt wurde.

Durch die versetzten Bushaltestellen bietet sich die Fußgängerquerung zwischen den Bushaltestellen an, da Fußgänger auf diese Weise immer hinter den Bussen die Straßen queren. Die Sichtdreiecke zwischen den Bushaltestellen wurden für eine Quermöglichkeit von Bäumen und Parkplätzen freigehalten.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton
Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm
Radweg: Asphalt
Parkplätze: Natursteingroßpflaster 10-12/12-18 cm
Flachbord: 15/100, Granit
Rinne: 3-Zeiler Granit
Fahrbahn: Asphalt

8.2 Nina-Simone-Straße

Die Nina-Simone-Straße verläuft in Ost-West-Richtung von der John-Zenger-Straße im Osten bis zur Straße Im Bosseldorn im Westen.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 1.752 m².

Aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Flächen auf dem Flurstück 27351 muss die Straßenführung für den Anschluss an die Straße Im Bosseldorn so angepasst werden, dass das Flurstück 27351 nicht überbaut wird.

Die nördliche Gehwegverbindung wird im Bereich des Anschlusses des Radweges unterbrochen. Ein durchgängiger Gehweg kann nur auf der Südseite realisiert werden.

Aufgrund der stark abknickenden Straße wurden beide Fahrbahnen im Kurvenbereich aufgeweitet.

Auch in der Nina-Simone-Straße wird voraussichtlich eine Fußgängerquerung geplant. Die Lage sollte jedoch erst nach der Klärung der Fußwegeverbindung Karlstorbahnhof zu dem Parkhaus festgelegt werden.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Flachbord: 15/100, Granit

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

8.3 Billie-Holiday-Straße

Die Billie-Holliday-Straße verläuft in Ost-West-Richtung von der John-Zenger-Straße im Osten bis zur Straße Im Bosseldorn im Westen.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 1.755 m².

Auf der Westseite des Südflügels liegen die Andienungsflächen des Karlstorbahnhofs. Die Zufahrt und Gestaltung dieser Fläche ist derzeit noch offen. Die Zufahrten werden daher nicht dargestellt, sind aber generell möglich, da in diesem Bereich keine Stellplätze und Baumstandorte geplant sind.

Bedingt durch das Bestandsgebäude muss der Höhenunterschied zwischen dem Gelände der Campbell Barracks und der Straße Im Bosseldorn auf den letzten 28 m überwunden werden, was mit 4,1% zu einem deutlich erhöhten Längsgefälle in diesem Bereich führt.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton
Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm
Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm
Flachbord: 15/100, Granit
Rinne: 3-Zeiler Granit
Fahrbahn: Asphalt

8.4 Emil-Gumbel-Straße

Die Emil-Gumbel-Straße verläuft in Ost-West-Richtung und verbindet die Römerstraße im Osten mit der John-Zenger-Straße im Westen.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 3.408 m².

Aufgrund der vorgegebenen Platzverhältnisse ist in der Emil-Gumbel-Straße nur im westlichen Bereich und nur auf der Nordseite seitliches Parken möglich.

In der Verbindungsstrecke des Paradeplatzes über die Hannah-Arendt-Straße zum Park wird im Zuge der weiteren Planungen des Wettbewerbsgewinners eine Fußgängerquerung gestaltet. Um zukünftigen Planungen nicht Vorweg zu greifen wird diese Querung hier nicht dargestellt.

Für die Emil-Gumbel-Straße wird im Versickerungskonzept die Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer vorgesehen. Nach kontroversen Diskussionen wird vorgeschlagen die beschriebene Variante E in weiteren Planungsschritten zu beplanen und mit allen beteiligten Ämtern abzustimmen. Das anfallende Oberflächenwasser wird in Sammelleitungen zum Park geleitet und tritt über einen Quellschacht in eine flache Versickerungsmulde aus. Hierfür sind im Park ca. 200 m² Fläche als Versickerungsfläche auszubilden. Die Fläche soll beispielbar und frei nutzbar sein, um die weiteren Planungen des Parks möglichst wenig einzuschränken.

Im Verlauf der Abwägung der verschiedenen Varianten wurden noch weitere Punkte für eine vereinfachte oder verbesserte Abführung der Versickerung der Oberflächenwässer untersucht:

1) Änderung des Querprofils:

Die Ausführung der Emil-Gumbel-Straße in einer Einseitneigung würde zu einer deutlichen Überhöhung der Straße auf der Südseite führen und zu zusätzlichen Verwindungen im Bereich der Anschlusspunkte an die Römer- und John-Zenger-Straße führen.

Ein negatives Dachprofil kann nicht umgesetzt werden, da in der Emil-Gumbel-Straße bereits die Versorgungsmedien in den vorgegebenen Trassenkorridoren verlegt wurden und eine Entwässerung über eine Mittelrinne nicht möglich ist.

- 2) Die Ableitung der Oberflächenwässer der Nordseite der Emil-Gumbel-Straße in die Frieda-Fromm-Reichmann-Straße würde gegenüber der gewählten Variante keine klar erkennbaren Vorteile bedeuten. Auf diese Weise wird die Versickerung eines Straßenzuges in verschiedene Bereiche getrennt und die Ableitung der anfallenden Oberflächenwässer ist nicht klar erkennbar.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton
Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm
Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm
Flachbord: 15/100, Granit
Rinne: 3-Zeiler Granit
Fahrbahn: Asphalt

8.5 Frieda-Fromm-Reichmann-Straße

Die Frieda-Fromm-Reichmann-Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet die Emil-Gumbel-Straße mit dem nördlichen Teil der Straße Am Paradeplatz, bzw. den dort zu gestaltenden Flächen.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 951 m².

Die Frieda-Fromm-Reichmann-Straße ist als 6 m breite Mischfläche in Asphaltbauweise angelegt. Sie wird im Randbereich durch einen Pflasterstreifen eingefasst. Auf der Ostseite werden Stellplätze als Längsparker markiert. Die gesamte Fläche entwässert in eine straßenbegleitende Versickerungsmulde. Im südlichen Bereich werden die Stellplätze weggelassen, um die maximale Breite als Wendekreis /-hammer freizuhalten. Bei einer Freifläche mit 10 m Breite ohne direkt angrenzende Bebauung können die meisten Klein- und Mittelklasse Wagen gut wenden. Die Wenderadien für eine direkte Kreisfahrt am kurvenäußersten Punkt beträgt zwischen 8,45 m und 13,08 m (ADAC, Juli 2011).

Die Durchfahrt zum Paradeplatz wird durch eine Pollerreihe verhindert.

Die einzusetzenden Materialien sind nur teilweise im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt und wurden in Abstimmung mit dem Amt 61 festgelegt:

Tiefborde: 10/100, Beton
Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm
Rinne: 3-Zeiler Granit
Mischfläche: Asphalt

8.6 Adelheid-Steinmann-Straße

Die Adelheid-Steinmann-Straße ist in zwei Abschnitte unterteilt. In den in Ost-West-Richtung verlaufenden Teil, der als Quartierstraße mit Gehwegen und Fahrbahn gestaltet wird und den am Polizeigelände angrenzenden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Teil, der als Mischfläche, ähnlich der Frieda-Fromm-Reichmann-Straße, gestaltet wird. Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 1.896 m².

Die Mischfläche der Adelheid-Steinmann-Straße wird in Anlehnung an die derzeitige Straßengestaltung in Einseitneigung geplant, um das Oberflächenwasser von den privaten Stellplätzen auf dem Polizeigelände weg zu leiten und die Planung der Aussenanlagen vor dem Gebäude 13 zu erleichtern.

Die Durchfahrt zum Paradeplatz wird durch eine Pollerreihe verhindert.

Die einzusetzenden Materialien sind nur teilweise im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt und wurden in Abstimmung mit dem Amt 61 festgelegt:

Nord-Süd-Abschnitt:

Tiefborde: 10/100, Beton

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Rinne: 3-Zeiler Granit

Mischfläche: Asphalt

Ost-West-Abschnitt:

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Flachbord: 15/100, Granit

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

8.7 Clara-Immerwahr-Straße

Die Clara-Immerwahr-Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung als Mischfläche analog der Adelheid-Steinmann-Straße.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 551 m².

Die Mischfläche wird in Einseitneigung nach Osten geplant, um das Oberflächenwasser in einer parallel verlaufenden straßenbegleitenden Mulde zu versickern. Das Regenwasserbewirtschaftungskonzept [03] sieht für diesen Bereich keine Versickerung, des im öffentlichen Straßenraum anfallenden, Regenwassers vor. Die Lage der Straße und die verfügbare an-

grenzende Grünfläche bieten jedoch die Möglichkeit zusätzliches Regenwasser auf dem Gelände zu versickern. Die Flächen müssen entsprechend umgewidmet werden.
Die Durchfahrt zum Paradeplatz wird durch eine Pollerreihe verhindert.

Tiefborde: 10/100, Beton
Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm
Rinne: 3-Zeiler Granit
Mischfläche: Asphalt

Heidelberg, den 17.04.2018

i.A. Dipl.-Ing. Martin Dieck