

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0268/2020/BV**

Datum:  
02.09.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat II, Tiefbauamt  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Sickingenstraße (Abschnitt zwischen Römerstraße und Im  
Bosseldorn) hier: Zustimmung Vorentwurf**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 13. November 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	22.09.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Bezirksbeirat Rohrbach	29.09.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	10.11.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt, des Bezirksbeirates Rohrbach und des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Dem vorgelegten Vorentwurf für die Sickingenstraße wird zugestimmt.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die Kostenschätzung aus dem Vorentwurf geht für die Maßnahme Sickingenstraße von Gesamtkosten in Höhe von 3,23 Millionen Euro aus. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung in einer Größenordnung von 0,9 Millionen Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) möglich (siehe Punkt 3.2 Kosten). Die weitere Planung und Realisierung wird bis zur Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen der mittelfristigen Finanzplanung und einer Neupriorisierung der Projekte zurückgestellt.

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Sickingenstraße (Abschnitt zwischen Römerstraße und Im Bosseldorn) bedarf aufgrund der Grenzlage zur Konversionsfläche Mark-Twain-Village zahlreicher Anpassungsarbeiten, um einen Bestandsanschluss und die Abwicklung neuer Funktionen zu gewährleisten. Die Summe der Anpassungen sowie eine unzureichende Situation im Bestand führten zu einer Neuplanung der Sickingenstraße, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

## Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 22.09.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates vom 22.09.2020

### 3.1 Sickingenstraße (Abschnitt zwischen Römerstraße und Im Bosseldorn) hier: Zustimmung Vorentwurf Beschlussvorlage 0268/2020/BV

Herr Blaszczyk vom Amt für Verkehrsmanagement zeigt anhand einer Power-Point-Präsentation die Inhalte der Beschlussempfehlung detailliert auf. Im Anschluss stehen er und Frau Keuchel, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, für Fragen zur Verfügung.

Bezirksbeirätin Hauck merkt an, dass die Verschwenkungen der geplanten Radwege ihrer Meinung nach zu eng berechnet seien. Gerade Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger seien auf eine großzügige Wegeführung angewiesen. Sie weist außerdem darauf hin, dass die Mittelinseln, insbesondere im Bereich der John-Zenger-Straße weiter nach Norden versetzt werden sollten. Dadurch könne eine Verbreiterung der südlichen Fahrbahn erreicht werden und somit ebenfalls eine Verbesserung für die Radwegeführung entstehen.

Der Vorsitzende des Stadtteilvereins Dr. Baron bittet um Prüfung einer Erweiterung der Fahrbahneinmündung von der Sickingenstraße in die Straße „Im Bosseldorn“, da dort ein erhöhtes Schwerlastaufkommen zu verzeichnen sei. Es komme häufig vor, dass die großen Lastwagen beim Abbiegen über den vorhandenen Fahrbahnrand hinausführen.

Bezirksbeirat Kraus fragt nach dem Planungsstand zur Sickingenbrücke. Frau Keuchel antwortet, dass diese weiterhin angedacht sei, derzeit aber keine genauen Planungen vorlägen.

Nach einer Sitzungsunterbrechung von 19:10 Uhr bis 19:15 Uhr werden folgende vier **Arbeitsaufträge** an die Verwaltung formuliert.

Die Planungen zur Sickingenbrücke werden weiterverfolgt und mit den vorliegenden Plänen verwoben.

Prüfung der Verlängerung der Verschwenkungen im Verlauf des Radweges in Bezug auf Lastenfahräder, E-Roller und weitere Nutzer.

Prüfung der Verschiebung der Mittelinseln Richtung Norden, um eine Fahrbahnverbreiterung im südlichen Bereich zu erhalten und somit eine Verbreiterung des Radstreifens zu ermöglichen.

Die Abbiegesituation der Straße „Im Bosseldorn“ und Sickingenstraße sei insbesondere für den Schwerlastverkehr in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Im Anschluss stellt die Vorsitzende Magin die Beschlussempfehlung der Verwaltung in Verbindung mit den vier Arbeitsaufträgen zur Abstimmung:

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

### **Empfehlung des Bezirksbeirates Südstadt**

*Der Bezirksbeirat Südstadt empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss (**Arbeitsauftrag** fett dargestellt):*

*Dem vorgelegten Vorentwurf für die Sickingenstraße wird **mit folgendem Arbeitsauftrag** zugestimmt.*

#### **Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung:**

- **Die Planungen zur Sickingenbrücke werden weiterverfolgt und mit den vorliegenden Plänen verwoben.**
- **Prüfung der Nutzbarkeit der Verschwenkungen im Verlauf des Radweges in Bezug auf Lastenfahräder, E-Roller und weitere Nutzer.**
- **Prüfung der Verschiebung der Mittelinseln Richtung Norden, um eine Fahrbahnverbreiterung im südlichen Bereich zu erhalten und somit eine Verbesserung des Radstreifens zu ermöglichen.**
- **Die Abbiegesituation der Straße „Im Bosseldorn“ und Sickingenstraße ist insbesondere für den Schwerlastverkehr in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.**

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag

## Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 29.09.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 29.09.2020

### 3.1 **Sickingenstraße Vorentwurf** Beschlussvorlage 0268/2020/BV

Herr Blaszczyk vom Amt für Verkehrsmanagement stellt anhand einer Power-Point-Präsentation den Vorentwurf für die Sickingenstraße vor und beantwortet im Anschluss die Fragen der Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte.

#### Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Knauber, Bezirksbeirätin Nicklas, stellvertretender Kinderbeauftragter Dr. Jahnke, Bezirksbeirätin Weber, Bezirksbeirätin Konrad, Bezirksbeirätin Schäfer, Bezirksbeirätin Weidenheimer, Bezirksbeirat Dr. Gaukel, Bezirksbeirätin Rink

#### Folgende Hauptthemen werden angesprochen:

- Man hätte sich eine Planung gewünscht, in der in beide Richtungen ein eigenständiger Radweg (nicht nur ein Radfahrstreifen) realisiert würde.
- Das Halten des Busses auf der Straße werde teilweise kritisch gesehen. Autos müssten dahinter warten (Staugefahr), Fahrradfahrer könnten passieren, jedoch werde der Radfahrstreifen für die Haltestelle unterbrochen (geringes Sicherheitsempfinden).
- Künftig werde ein noch höheres Verkehrsaufkommen erwartet. Eine Trennungswirkung der Sickingenstraße (zwischen Rohrbach und dem neu zu entwickelnden Mark-Twain-Village) ähnlich der Römerstraße sei vorgezeichnet.
- Vor allem das Nahversorgungszentrum ziehe zusätzlichen Verkehr an. Dieses Problem habe man bei den vergangenen Planungen nicht genügend berücksichtigt.
- In der Pendlerkonferenz zum Verkehrsentwicklungsplan sei die Rede davon gewesen, eine Fortführung der Sickingenstraße über die Sickingenbrücke auch für Autos als Option in Erwägung zu ziehen. Dies würde den Verkehr sicherlich noch zusätzlich erhöhen.
- Die geplante Radwegführung sei vor allem für Kinder beziehungsweise Familien mit Kindern (beispielsweise auch mit Fahrrad-Anhängern) schwierig nutzbar und die Aufgabenstellung, eine sichere Rad-Verbindung zu schaffen, damit nicht erreicht.
- Die Abbiegesituation (vom nördlichen Radweg von der Römerstraße kommend und in die Fabrikstraße einbiegend) werde kritisch gesehen.
- Man hätte den Raum Richtung Norden mitbetrachten müssen und gegebenenfalls die Bebauungspläne so gestalten müssen, dass der Straßenquerschnitt breiter und somit Platz für zwei eigenständige Radwege gewesen wäre.
- Möglicherweise sollte das Parken im Gesamtkonzept in Tiefgaragen verlagert werden. Hierdurch könnte Fläche zur Herstellung eines eigenständigen Radweges auf der Südseite gewonnen werden.
- Es müssten auch Parkplätze für Besucher und ähnliches zur Verfügung stehen. Die dargestellten Stellplätze sollten daher erhalten bleiben.
- Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werde nicht eingehalten. Viele Fahrzeuge seien zu schnell und zu aggressiv unterwegs. Eine Entschleunigung sei dringend notwendig.
- Eine Alternativplanung ohne die Längsparkplätze auf der Nordseite, dafür jedoch mit einem Zwei-Richtungs-Radweg auf der Nordseite statt dem Radfahrstreifen auf der Südseite, wäre wünschenswert.

- Reiche die Aufstellfläche von 3 Metern auf der Mittelinsel auch für Fahrräder mit Anhänger? Könnte hier vielleicht noch mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden.
- Im Vortrag habe Herr Blaszczyk von einer möglichen Nachrüstung mit einer Lichtsignal-Anlage (Ampel) gesprochen. Könnte man diese nicht gleich berücksichtigen? Oder wäre ein Zebra-Streifen eine alternative Lösungsmöglichkeit?

Herr Blaszczyk betont, bei der vorhandenen Ausgangslage und den bestehenden Rahmenbedingungen sei es nicht möglich, auf beiden Seiten einen Radweg vorzusehen. Um die Sicherheit dennoch gegenüber dem Ist-Zustand auch auf der südlichen Seite zu verbessern, habe man sich für den Radfahrstreifen, welcher nicht überfahren werden dürfe, entschieden. Dies sei eine sichere Verkehrsanlage. Man habe versucht, alle Aspekte in der Planung zu berücksichtigen und das Beste aus der vorhandenen Fläche zu machen.

Bezüglich der Querungs-Situation zur Fabrikstraße teilt er mit, dass es sowohl die Möglichkeit der Einordnung auf der Straße als auch die Querung über die Mittelinsel (als sichere Querungsmöglichkeit) geben werde.

Herr Schweitzer, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, ergänzt, dass es schwierig sei, alle Interessenlagen zu berücksichtigen. Die Lage des Nahversorgungszentrums und der Firma CNH Industrial Deutschland GmbH (CNH) sei nicht günstig, aber eben vorhanden. Für die Sicherheit der Straße sei es wichtig, den Verkehr zu beruhigen / zu entschleunigen. Dies geschehe beispielsweise durch die Mittelinseln, aber auch durch das Halten des Busses auf der Fahrbahn.

Auch Herr Blaszczyk geht auf das Thema Entschleunigung ein. Mit der Bebauung (Gebäude) auf der Nordseite und dem Umbau der Sickingenstraße werde die Straße einen völlig anderen Charakter bekommen, der mehr einem Wohngebiet gleiche. Man habe auch die Einrichtung von Kreisverkehren an verschiedenen Kreuzungen geprüft, aufgrund des geringen vorhandenen Platzes jedoch wieder verworfen. Durch die geplanten Mittelinseln würde jedoch Geschwindigkeit aus dem fließenden Verkehr herausgenommen.

Zum Thema Parkplätze führt Herr Blaszczyk aus, dass die vorgesehenen Tiefgaragenplätze privat seien. Die Parkplätze in der Sickingenstraße seien für Besucherverkehr und ähnliches vorgesehen. Die bereits bestehenden Parkplätze an der Südseite (Senkrechtparken) könnten nicht entfernt werden, da diese als Stellplatznachweis für die bestehenden Gebäude festgeschrieben seien.

Zur Idee eines Zwei-Richtungsradweges erläutert Herr Blaszczyk, dieser sei in Deutschland nicht typisch und führe häufiger zu Konflikten und Unfällen an den Ein- und Ausfahrten, weil der Radverkehr lediglich aus einer Richtung erwartet werde. Auch wären mehr Querungen der Straße notwendig (zum Beispiel, wenn man aus der Fabrikstraße Richtung Römerstraße fahren wolle). In Abwägung aller Vor- und Nachteile habe man sich daher für die heute vorgestellte Variante entschieden.

Zur Aufstellfläche auf der Mittelinsel sagt Herr Blaszczyk zu, die genauen Maße sowohl der Aufstellfläche wie auch des Bedarfs für ein Fahrrad mit Anhänger nochmal genauer zu prüfen.

Zum Thema Ampelanlage und Zebrastreifen führt er aus, grundsätzlich wolle man dies in 30er Zonen vermeiden. Sollte die Sicherheitslage es jedoch erfordern, werde dies geprüft und gegebenenfalls nachgesteuert.

Bezirksbeirat Dr. Gaukel weist während der Aussprache darauf hin, dass das Schild „Langsam fahren“, welches bereits heute aufgestellt sei, schlecht zu sehen sei, da dieses vom Haltestellen-Schild verdeckt werde.

Herr Schweitzer bittet darum, ihm ein Bild der Situation per E-Mail zukommen zu lassen, dann werde er sich darum kümmern.

Am Ende der langen und ausführlichen Aussprache wird deutlich, dass sich ein Großteil der Bezirksbeiräte für einen eigenständigen Radweg für beide Richtungen aussprechen. Bezirksbeirat Knauber formuliert hierfür folgenden **Antrag**, der von der Vorsitzenden Frau Magin zur Abstimmung gestellt wird:

Der Bezirksbeirat Rohrbach beantragt, die Straßenraumänderung der Sickingenstraße so durchzuführen, dass für beide Richtungen ein eigenständiger Fahrradweg und Gehweg verwirklicht wird, auch wenn dadurch Parkplätze auf der Nordseite wegfallen.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10 : 3 : 2 Stimmen**

Im Anschluss lässt die Vorsitzende über den Beschlussvorschlag der Verwaltung unter Berücksichtigung der gemachten Zusagen und des beschlossenen Antrages abstimmen:

**Empfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Dem vorgelegten Vorentwurf für die Sickingenstraße wird **mit folgenden Arbeitsauftrag** zugestimmt:*

***Die Straßenraumänderung der Sickingenstraße soll so durchgeführt werden, dass für beide Richtungen ein eigenständiger Fahrradweg und Gehweg verwirklicht wird, auch wenn dadurch Parkplätze auf der Nordseite wegfallen.***

**Weitere Arbeitsaufträge:**

***Prüfung der genauen Maße sowohl der Aufstellfläche der Mittelinseln, wie auch des Bedarfs für ein Fahrrad mit Anhänger.***

***Bessere Sichtbarkeit des Schilds „Langsam fahren“ herstellen.***

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Gemeinderates vom 10.11.2020**

**Ergebnis:** im Umlaufverfahren beschlossen

## **Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020**

**Ergebnis:** vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

## **Begründung:**

### **1. Anlass / Ziele Planung Sickingenstraße**

Der westliche Abschnitt der Sickingenstraße zwischen der Römerstraße und Im Bosseldorn (im Weiteren als Sickingenstraße bezeichnet) ist eine wichtige West-Ost Verbindungsachse und Erschließungsstraße zahlreicher Wohnbereiche, eines Gewerbegebiets, des Logistikzentrums CNH GmbH sowie eines Nahversorgungszentrums. Entlang der Sickingenstraße verläuft ebenfalls die südliche Grenze der sich aktuell im Ausbau befindenden Konversionsfläche Mark-Twain-Village (MTV).

Mit einer Neuerschließung der Konversionsfläche MTV ändern sich auch die Rahmenbedingungen und Funktionen in der Sickingenstraße. Zukünftig wird als Verlängerung der Fabrikstraße die John-Zenger-Straße an die Sickingenstraße anschließen, welche eine zentrale Erschließungsachse des MTV bildet. Zudem wird eine neue Fahrradachse (Verlängerung der Brechtelstraße) die Sickingenstraße kreuzen. Auch in Verlängerung des Holbeinrings wird eine Zufahrt zum neuen Standort der Kriminalpolizeidirektion entstehen. Ebenfalls wird das ÖPNV-Angebot in Folge der Erschließung neu geordnet, sodass nach Fertigstellung der John-Zenger-Straße eine Buslinie über die Sickingenstraße geführt wird. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen wird voraussichtlich von ca. 9.200 Fahrten auf 12.200 Fahrten je 24 Stunden steigen.

Neben den neuen Anforderungen wird seit längerem die Bestandssituation in der Sickingenstraße diskutiert. Zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplanvorentwurf „Mark-Twain-Village West/Sickingenplatz“ wurde vom Stadtteilverein und Bürgern angeregt, die Sickingenstraße zu verbreitern, um ausreichende Fläche für Radfahrstreifen, Gehwege und Parkstreifen zu sichern. Bedingt durch die Gebietsentwicklung hat in den vergangenen Jahren der Anteil des Schwerverkehrs zugenommen. Auch wenn dieser objektiv betrachtet nicht überdurchschnittlich hoch ist (2,9% - Verkehrszählung September 2017), ist trotz beidseitig markierter Schutzstreifen das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer negativ beeinflusst. Unfälle, die mit den Schutzstreifen in Verbindung gebracht werden könnten, wurden in den vergangenen vier Jahren nicht verzeichnet. Im Rahmen der Anpassungsarbeiten soll die Gesamtsituation in der Sickingenstraße neu betrachtet werden.

Ziel der Planung ist eine den Anforderungen und dem Gebietscharakter entsprechende Neuaufteilung der Verkehrsflächen, wodurch eine adäquate Anbindung der Konversionsfläche an den Bestand möglich und das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrern verbessert wird.

### **2. Rahmenbedingungen**

Die Ausbauplanung sieht zukünftig beidseitig ein separates Radinfrastrukturangebot vor, zudem wurde vom Gemeinderat (0139/2019/IV) der Arbeitsauftrag erteilt, zu prüfen, ob auf der nördlichen Seite der Sickingenstraße auch abschnittsweise Stellplätze realisiert werden können. Hier soll zudem die Anzahl von Baumstandorten maximiert werden.

Restriktiv wirkt sich auf die Planung der Verlauf einer am nördlichen Rand der Sickingenstraße gelegenen 110kV-Hochspannungsstromleitung der Stadtwerke Heidelberg, deren Verlegung aus wirtschaftlicher Sicht keine Verhältnismäßigkeit aufweist. Entsprechende Schutzräume sind daher zu beachten. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf potenzielle Baumstandorte und bestimmt indirekt die Aufteilung der anderen Verkehrsflächen. Die für den gesamten Verkehrsraum zu Verfügung stehende Breite beträgt 15,60m. Die Verbreiterung der Sickingenstraße hat zur Folge, dass der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan angepasst werden muss.

### 3. Sickingenstraße - Vorentwurf

#### 3.1. Die Straßenplanung und ihre positiven Auswirkungen

- Sicheres Gefühl auf dem Rad  
Zukünftig wird auf beiden Seiten straßenbegleitend ein Radverkehrsangebot zu Verfügung gestellt, welches explizit für die Radfahrer bestimmt ist. Richtung Westen führt der Radweg hinter den vorgesehenen Kfz-Stellplätzen. In Kreuzungsbereichen, wo das größte Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr herrscht, werden Radfahrer an den Fahrbahnrand geführt, um Sichtkontakt herzustellen. Richtung Osten wird für Radfahrer ein Radfahrstreifen neben dem Gehweg bereitgestellt, welcher nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden darf.
- Sicheres Querungsangebot  
Auf Höhe des Knotenpunkts Fabrikstraße/John-Zenger-Straße und der zukünftigen Radachse werden Mittelinseln als Querungshilfe angeboten. Gleichzeitig wirken diese Geschwindigkeitsdämpfend, da hierdurch die Geradlinigkeit der Straßenführung unterbrochen wird, auch wenn zukünftig in der Sickingenstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h vorgesehen ist.
- Klima verbessern:  
Insgesamt 19 neue Baumstandorte können mit der neuen Planung realisiert werden. Bäume sind ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz und werten den Straßenquerschnitt auf.
- Attraktiver öffentlicher Nahverkehr  
Zukünftig wird in der Sickingenstraße eine Buslinie mit einem Haltepunkt je Richtung geführt, wodurch die Erschließungsqualität im Gebiet verbessert wird. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebildet und ermöglichen allen Verkehrsteilnehmern einen barrierefreien Zugang zum öffentlichen Nahverkehr.

Entsprechend dem Bebauungsplan Holbeinring (2012) bildet die südliche vordere Gehwegkante der Sickingenstraße die Planungsgrenze, da hier keine Funktionsänderung vorgesehen ist. Um die Kosten der Maßnahme zu begrenzen, werden die Borde auf der südlichen Seite belassen. Die bestehenden Senkrechtstellplätze bleiben damit erhalten. Die versiegelten Flächen der Stellplätze werden aber mit 12 neuen Baumstandorten klimatisch aufgewertet.

#### 3.2. Kosten

Die Maßnahmenkosten für das Projekt belaufen sich auf Basis einer Kostenschätzung auf 3,23 Millionen Euro und teilen sich auf in 2,58 Millionen Euro Bruttobaukosten und 0,65 Millionen Euro Baunebenkosten (Planung und Gutachten). Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, kann die Maßnahme in einer Größenordnung von 0,9 Millionen Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) teurer werden. Die Planung / der Umbau der Sickingenstraße ist zeitlich koordiniert mit den Planungen und Umbauten der inneren Erschließungsstraßen der Konversionsflächen. Im Gegensatz zu der inneren Erschließung der Konversionsflächen wird der Umbau der Sickingenstraße über den städtischen Haushalt finanziert. Planung und Bau sind daher von der Bereitstellung finanzieller Mittel abhängig. Aufgrund der aktuell nicht abschätzbaren Haushaltsentwicklung kann bis auf Weiteres keine Aussage zu der mittelfristigen Finanzierung des Projektes getroffen werden, weshalb die weitere Planung und Realisierung zurückgestellt wird. Zu gegebener Zeit wird zur Umsetzung der Maßnahme auf Basis einer vertieften Planung eine Maßnahmengenehmigung eingeholt.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Durch die Neuplanung der Sickingenstraße wird zum einen ein Bestandsanschluss an die sich im Ausbau befindende Konversionsfläche MTV sichergestellt. Zum anderen wird die Infrastruktur an neue Gegebenheiten wie beispielsweise neue Bustrasse angepasst. <b>Ziel/e:</b>
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> In der Sickingenstraße wird eine eigenständige Radinfrastruktur geschaffen und so das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert, so dass die Nutzung des Rads für eine Vielzahl von Nutzern attraktiver wird. Zudem entstehen in der Sickingenstraße zwei neue barrierefreie Bushaltestellen, wodurch die Erschließungsqualität des ÖPNV verbessert wird. <b>Ziel/e:</b>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch die Bereitstellung richtig dimensionierter Flächen für den Fuß- und Radverkehr wird der umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Verkehr in dem Bereich gefördert.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Vorentwurf Sickingenstraße