

Stadt Heidelberg
Dezernat II
Stadtplanungsamt

**Umgestaltung der Straßenräume in der
zentralen Ortslage von Kirchheim im Zuge
der Baumaßnahme "Straßenbahn
Kirchheim": Odenwaldplatz, Spinne,
Schwetzinger Straße - Zustimmung zur
Gestaltung**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf!

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Kirchheim	12.03.2004	Ö	O ja O nein O ohne (siehe Seite 2.2 und 2.3)	
Bauausschuss	23.03.2004	Ö	O ja O nein O ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	30.03.2004	Ö	O ja O nein O ohne	
Gemeinderat	22.04.2004	Ö	O ja O nein O ohne	

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksbeirat Kirchheim empfiehlt dem Bauausschuss, dem Haupt- und Finanzausschuss und dem Gemeinderat, dem Gestaltungskonzept zur Aufwertung der zentralen Ortslage von Kirchheim zuzustimmen.

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 12.03.2004

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim am 12.03.2004:

OB Weber stellt die Beschlussfähigkeit des Bezirksbeirates fest und eröffnet die Sitzung.

TOP 1 Beschlussvorlage DS 5020/2004

**Umgestaltung der Straßenräume in der zentralen Ortslage von Kirchheim im Zuge der Baumaßnahme "Straßenbahn Kirchheim": Odenwaldplatz, Spinne, Schwetzinger Straße
- Zustimmung zur Gestaltung**

Die Pläne zu diesem Tagesordnungspunkt sind im Sitzungssaal ausgehängt.

OB Weber stellt die Frage nach der Befangenheit. Befangenheit wird nicht angezeigt.

OB Weber berichtet über die bisherigen Baumaßnahmen in Kirchheim seit 1990 und die derzeit laufenden Projekte an den Schulen. Weiter teilt sie mit, dass heute der Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn nach Kirchheim eingegangen ist.

Frau Janssen vom Stadtplanungsamt erläutert ausführlich die Planung zur Umgestaltung der Straßenräume.

Rückfragen aus der Mitte des Bezirksbeirates werden von Frau Janssen, Frau Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes und Herrn Coppius, HSB, anhand der ausgehängten Pläne beantwortet.

>> Es folgt eine Sitzungsunterbrechung von 18.39 Uhr bis 18.53 Uhr, in der die anwesenden Bürger/innen Fragen stellen können. <<

Bezirksbeirat Frauenfeld möchte wissen, ob es nach der Platzgestaltung und dem Bau der Straßenbahn noch möglich ist, das Straßenfest zu veranstalten. Außerdem schlägt er vor, den „Odenwaldplatz“ in „Dieter-Neuer-Platz“ umzubenennen.

OB Weber erklärt, dass „Odenwaldplatz“ lediglich der Arbeitstitel ist. Vorschläge für die Platzbenennung werden gerne entgegengenommen.

Herr Coppius ergänzt, dass beim Straßenfest die Straßenbahn vor der „Spinne“ hält und ein Buspendelverkehr eingerichtet wird.

Bezirksbeirat Würtele spricht den Abstand zwischen den Bäumen an, der mindestens 13 Meter betragen sollte. Er möchte wissen, ob die Zufahrt zu den Grundstücken gewährleistet ist. Der eingezeichnete Sitzblock auf dem Odenwaldplatz sollte nicht nur für die Außenbewirtschaftung sein.

OB Weber erklärt, dass die Zufahrten zu den Grundstücken berücksichtigt wurden. Eine Außenbewirtschaftung ist zurzeit nicht vorgesehen. Die Details der Platzgestaltung werden im Bezirksbeirat noch behandelt.

Es folgt eine Diskussion zum Verfahren, in dem es im Wesentlichen um die Vertagung der Zustimmung zur Beschlussempfehlung geht.

Bezirksbeirat Gottfried meldet sich zur **Geschäftsordnung** und beantragt Ende der Debatte.

Bezirksbeirat Frauenfeld meldet sich zur **Geschäftsordnung** und bittet um Sitzungsunterbrechung.

>> Sitzungsunterbrechung von 19.15 Uhr bis 19.32 Uhr. <<

Bezirksbeirat Dr. Schrode stellt den **Antrag:**

Die Abstimmung über diese Beschlussvorlage soll verschoben werden.

Abstimmungsergebnis: mit 1 : 8 : 1 Stimmen abgelehnt

OB Weber stellt den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung:

Der Bezirksbeirat Kirchheim empfiehlt dem Bauausschuss, dem Haupt- und Finanzausschuss und dem Gemeinderat, dem Gestaltungskonzept zur Aufwertung der zentralen Ortslage von Kirchheim zuzustimmen.

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit 9 : 0 : 1 Stimmen

.....
Beate Weber

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 09 Nein 00 Enthaltung 01

Sitzung des Bauausschusses vom 23.03.2004

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 09 Nein 05 Enthaltung 00

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 30.03.2004

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 7 Nein 5 Enthaltung 2

Sitzung des Gemeinderates vom 22.04.2004

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Ja 24 Nein 12 Enthaltung 0

Begründung

1. Planungsanlass

Der Planfeststellungsbeschluss des RP Karlsruhe zur Straßenbahnplanung Kirchheim ist für März 2004 angekündigt.

Die HSB hat die Ausführungsplanung für die Gesamttrasse beauftragt und bereitet die Vergabe der Bauleistungen vor. Baubeginn soll im Juni 2004 im Bereich Kirchheimer Weg sein.

Die Gleisbauarbeiten und die erforderlichen Neuverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen im Untergrund werden für die zentrale Ortslage von Kirchheim im Wesentlichen in den Jahren 2005 und 2006 stattfinden. Eine genauere Zeitplanung wird zur Zeit von dem mit der Ausführungsplanung beauftragten Büro erarbeitet.

Der Bau der Straßenbahntrasse soll zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums in Kirchheim genutzt werden. Das Erscheinungsbild Kirchheims, seiner zentralen Verkehrs- und Infrastrukturachse, kann mit dieser Baumaßnahme als attraktive Zone für Geschäfte und das öffentliche Leben neu definiert werden.

Der zentrale Straßenzug Kirchheims wird durch eine neue, zusammenhängende Freiraumgestaltung auch strukturell gestärkt. Die zentralen Haltepunkte Rathaus und Odenwaldplatz werden zu nutzbaren und erlebbaren Plätzen mit Aufenthaltsqualität. Die Schwetzingen Straße dazwischen wird zur attraktiven Einkaufsmeile im Zentrum von Kirchheim aufgewertet. Von diesen Qualitäten werden nicht allein die Nutzer der Straßenbahn profitieren, sondern neben dem Einzelhandel und dessen Kundinnen und Kunden auch die Anwohner und die Besucher Kirchheims.

2. Bestandsituation

Der öffentliche Raum in Kirchheim, insbesondere entlang der zentralen Erschließungsachse, ist zur Zeit von den technischen Notwendigkeiten des MIV geprägt. Die funktionalisierten Straßenquerschnitte bieten weder Aufenthalts- noch Gestaltungsqualität und die Aufweitungen an der Odenwaldstraße und der Spinne können bisher kaum Plätze genannt werden. Zur Zeit handelt es sich um zwei Verkehrsknotenpunkte und eine ungeordnete PKW- Abstellfläche, die sich nur wenige Tage im Jahr in den Festplatz von Kirchheim verwandelt.

Die heterogene Baustruktur aus unterschiedlichsten Zeiten bietet wenige ortsbildprägende Gebäude oder charakteristische Orte. Es fehlt hier das sichtbare oder spürbare Zentrum des Ortsteils. Nur das alte Rathaus hebt sich als bauliche Besonderheit ab, was aber durch die Insellage zwischen den Verkehrsströmen keine besonderen Freiraumqualitäten mit sich bringt. In Zukunft wird das umgebaute Bürgerzentrum einen weiteren baulichen Akzent für Kirchheim bieten. Die städtebauliche Einbindung in die Flächen der sogenannten Spinne war bisher allerdings nicht geklärt.

3. Gestaltungsgrundsätze

Im Auftrag des Stadtplanungsamtes hat das Planungsbüro Glück aus Stuttgart einen Vorentwurf erarbeitet. Das Zentrum von Kirchheim soll gestärkt werden: Seine Plätze mit den neuen Haltestellen und Umsteigebeziehungen werden zu attraktiven, nutzbaren Freiräumen und die zentrale Geschäftsstraße wird zur attraktiven Einkaufsstraße aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität und der Grünanteil im Ortsteil wird u.a. durch zusätzliche Baumpflanzungen erhöht, Schutzabstände zu den unterirdischen Versorgungsleitungen, bzw. notwendige Wurzelschutzmaßnahmen wurden berücksichtigt. Die Anforderungen und der Platzbedarf für Kirchheims Straßenfeste und die Kerwe sind bei der Planung ebenfalls berücksichtigt worden. Für den gesamten Streckenverlauf der neuen Straßenbahn sind barrierefreie Haltestellen mit transparenten, kundenfreundlichen Fahrgastunterständen (Degesta „Heidelberg“) vorgesehen.

Eine optimale Ausstattung mit Windschutz (auch seitlich) und Sitzmöglichkeit ist für alle Haltestellen angestrebt, muss aber (aufgrund der oft beengten Platzverhältnisse) im Detail mit der TAB (technische Aufsichtsbehörde) abgestimmt werden.

Die vorliegende Planung sieht ein einheitliches Material-, Ausstattungs- und Beleuchtungskonzept für diesen Bereich vor: helle, homogene Splitt-Asphaltflächen werden durch breite Granitbordsteine, -platten und -rinnen begrenzt und bilden eine schlichte aber einheitliche Basis für die vielfältigen zentralen Nutzungen. Die Plätze werden durch schlichte Eingriffe in ihrer Charakteristik gestärkt. Sie definieren neue, besondere Orte entlang der Durchgangsstraße, Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens in Kirchheim.

3.1 Odenwaldplatz

Der Odenwaldplatz ist in seinem Bestand nur als aufgeweiteter Straßenraum erkennbar, ohne besondere städtebauliche Prägnanz. Die Blickbeziehung nach Süden in den nahe gelegenen Odenwald und ein starkes Gefälle in diese Richtung charakterisieren den heutigen Verkehrsknotenpunkt. Mit der neuen Straßenbahntrasse, der Optimierung der MIV-Flächen und der vorliegenden Freiraumplanung entsteht hier ein Platz, der in Zusammenhang mit der „Spinne“, und der Schwetzingen Straße die zentrale Ortslage von Kirchheims neu definiert und aufwertet.

Das Gestaltungskonzept sieht vor, großzügige Belagsflächen von Fassade zu Fassade zu spannen und so den Platz als Einheit zusammen zu binden. Hierzu kann ein Streifenmuster gewählt werden, das würde aufgrund seiner Konsequenz und Einfachheit diese Absicht stärken und eine starke Verbindung schaffen. Auf dieser Bespannung, die die Basis und Orientierung auf dem Platz schafft, sind die funktionalen Anforderungen der Fläche eingebunden und werden in das Gestaltungskonzept des Platzes integriert.

Eingelegt in das Belagsmuster ist das Asphaltband der Odenwaldstraße mit seiner Fortführung in die Schwetzingen Straße. Ebenso ist der Hochbahnsteig als monolithisches Element im zentralen Bereich des Platzes eingestellt. Am Odenwaldplatz kann das Überdachungsmodell „Heidelberg“ zur zweiseitig auskragenden, leichten Dachkonstruktion ausgebaut werden und bildet so auf dem Mittelbahnsteig das zentrale bauliche Element des Platzes.

Die dreiecksförmige Platzaufweitung im südlichen Bereich ist mit einer Baumgruppe aus kleinkronigen, blühenden Bäumen überstellt, die dem Ort einen neuen Charakter geben. Die Bäume sind frei in die Fläche eingestellt und bilden einen lichten Baumhain im Schwerpunkt des Platzes. Der geplante Blütenaspekt erzeugt eine freundliche und reizvolle Stimmung und erhöht die Aufenthaltsqualität. Mit einer Stufe ist die Neigung der Fläche auf ein nutzbares Maß reduziert und eine Abgrenzung zum befahrbaren Randbereich (Feuerwehrezufahrt und private Hofzufahrten) geschaffen. Unter den Bäumen entsteht ein attraktiver Freiraum mit schlichten Sitzmöglichkeiten und Platz für Außenbestuhlung, z. B. durch ein Cafe.

3.2. Spinne

Die Spinne stellt sich in ihrem Bestand als offener Kreuzungsbereich mit großen Straßenquerschnitten und zahlreichen Anbindungspunkten von Straßen aus allen Himmelsrichtungen dar. Mit der Einrichtung der Straßenbahntrasse erhält die Spinne ein weiteres Verkehrsmittel, das die komplexen verkehrlichen Abhängigkeiten verstärkt. Damit erhält der Platz auch eine verstärkte Funktion als Bewegungsraum für Fußgänger und als Aufenthaltsort. Darüber hinaus bildet die Spinne den westlichen Stadteingang mit einem städtebaulichen und gestalterischen Anspruch.

Grundlage für das Entwurfskonzept ist der bauliche Rand des Platzes im Norden, in der Fortsetzung der Schwetzingen Straße. Er bildet den Rücken des Platzes, an dem die neuen Einrichtungen der Straßenbahn angelagert sind.

Die möglichen breiten Bänder der Belagsoberfläche sind orthogonal auf den nördlichen Platzrand ausgerichtet und binden die funktionalen Anforderungen in ein ruhiges lineares Feld im nördlichen Bereich der Spinne. Die Verwandtschaft der Gestaltungssprache der Linien am Odenwaldplatz stellt die Beziehung der beiden Plätze in ihrer Abfolge entlang der neuen Straßenbahnlinie zueinander her.

Zur Verbesserung der Orientierung und zur Stärkung dieses ÖPNV-Rückgrats wird vorgeschlagen, den Anschluss der Pleikartsförster Straße in das Gestaltungskonzept der Flächen einzubinden, um so einen Zusammenhalt dieser nördlichen Platzflächen zu erreichen.

Das alte Rathaus wird von seiner bisherigen Insellage befreit. Es steht auf der neuen Fläche und wird so in die Platzgestaltung eingebunden.

Die Fahrbahnen der Sandhäuser Straße und Hegenichstraße sind als Asphaltfahrbahnen ausgebildet und nehmen alle Anforderungen des Individualverkehrs und des dort zu- und abfahrenden Busverkehrs auf.

Der südliche Teil der Spinne ist eine offene Platzfläche ohne städtebaulichen Rand. Das neue Bürgerzentrum im Südwesten wird freigestellt und bekommt so nach Abschluss seiner Sanierung als ortsbildprägendes Gebäude eine wichtige Bedeutung als baulicher Solitär an der Spinne. Auf der z. Z. als Parkplatz, Fest- und Kerweplatz genutzten südlichen Fläche werden in diesem Planungsschritt, solange die Parkplatzfrage (evtl. Tiefgarage) nicht geklärt ist, keine weiteren Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt. Der Parkraum könnte durch eine entsprechende Markierung optimiert werden, dies liegt aber nicht im Bereich des Planfeststellungsverfahrens und ist nicht Bestandteil dieses Vorentwurfs.

Die Vorfläche des Bürgerhauses bis zur Straßenkante wird vor allem durch den quadratischen Natursteintepich vor dem Hof des Bürgerzentrums definiert. Die öffentliche Bedeutung dieses Eingangsbereichs und der Anschluss an die neue Haltestelle wird im Weiteren durch lineare Sitzelemente unter den großkronigen Bäumen betont und gestaltet. Dieser große heterogene Stadtraum wird durch die bestehenden großkronigen Bäume und deren Ergänzungen (in derselben lockeren Streuung) im Rahmen des Straßenbahnbaus geprägt.

3.4 Schwetzingen Straße

Dieser Abschnitt der Schwetzingen Straße, das kommerzielle Zentrum Kirchheims, wird heute durch das relativ schmale Straßenprofil und den Durchgangsstraßencharakter der L 598 geprägt.

Auch hier bestimmt die Verkehrstechnik des MIV das Stadtbild und für den Fußgänger bleibt zwischen den Autos wenig Raum (auf weiten Strecken haben Gehwege Breiten unter einem Meter). Dieser wichtige zentrale Straßenzug zwischen den oben beschriebenen neuen Plätzen Kirchheims lädt in Zukunft durch 2,00 m - 2,50 m breite Gehwege zum Bummeln und Flanieren ein.

Die Materialvorgaben aus den angrenzenden Platzflächen werden hier entlang der Geschäftsstraße fortgeschrieben und weiterentwickelt.

Im Gegensatz zu den Plätzen, die durch stringente Materialbänder gekennzeichnet und markiert werden, würden dann im schmalen Straßenquerschnitt punktuelle Materialwechsel (mit Natursteinplatten) zur Kennzeichnung der Geschäftseingänge dienen.

4. Kosten Übersicht

Es handelt sich um die Gesamtkosten der städtebaulichen Einbindung, Haltestellen- und Stadtraumgestaltung inklusive Oberflächen, Unterbau, Tragschichten, Entwässerung, Ausstattung und Möblierung des öffentlichen Raums (Kostenschätzung DIN 276: Büro Glück).

Hier sind nicht enthalten:

- Die reinen Asphaltfahrbahnen, die technische und verkehrsregelnde Ausstattung der Straßenbahn und des Straßenbaus (Gleiskörper, Fahrleitungsbau, Ampelanlagen, Verkehrsschilder u.s.w.), da sie unabhängig von den zuvor beschriebenen Maßnahmen notwendig sind.
- Die einheitlichen Fahrgastunterstände und die Beleuchtung der Gesamttrasse wird z. Z. mit der HSB (Firma Degesta) und den Stadtwerken gesondert für die Gesamttrasse erarbeitet und verhandelt.
- Verkehrsregelnde Maßnahmen, insbesondere während der Bauzeit, sind ebenfalls in dieser Aufstellung nicht enthalten.

4.1 Odenwaldplatz

Ein blühender Baumhain, eine attraktive Haltestellen-Insel, der Odenwaldplatz als Treffpunkt:

ca. 3.100 m ²	ca. 129 €/m ²	Netto	400.000 €
Ausbau Odenwaldplatz		Netto	400.000 €

4.2. „Spinne“

Eine adäquate Umsteigeanlage, ein Blätterdach verbindet, das Bürgerzentrum präsentiert sich:

ca. 4.825 m ²	ca.129 €/m ²	Netto	625.000
Ausbau Spinne		Netto	625.000
€			

4.3. Schwetzingen Straße (zwischen Odenwaldplatz und Spinne)

Einheitliche Materialvorgaben, Gestaltungen, Ausstattung, Markierung der Geschäftseingänge

ca. 2.200 m ²	ca. 129 €/m ²	Netto	285.000 €
Ausbau Schwetzingen Straße		Netto	285.000
€			

Gesamtsumme 4.1 - 4.3	Netto	<u>1.300.000 €</u>
------------------------------	--------------	---------------------------

5.1. GVFG Förderung und Kostenanteile

Wir rechnen auf Grundlage des GVFG-Antrags (nach Angaben des mit der Ausführungsplanung beauftragten Büros) mit einem durchschnittlichen Fördersatz von 85 % aus den voraussichtlich förderfähigen 69 €/m², sodass sich im Idealfall eine durchschnittliche Förderung von 59 €/m² für die gesamte Fläche ergibt.

ca. 10.125 m ²	59 €/m ²	-	597.000 €
Haushaltsmittel „Außenanlagen Bürgerzentrum“ (OE19)		-	80.000 €

Verbleibender städtischer Kostenanteil	Netto	623.500 €
	Brutto	722.700 €
	Rund	750.000 €

Im Hinblick auf die Finanzsituation der Stadt wird dies als finanzielle Obergrenze festgeschrieben. Bei drohenden Überschreitungen (z.B. durch geringere Zuschüsse) ist im gestalterischen Bereich kostendämpfend entgegenzuwirken.

5.2. Finanzmittel im Vermögenshaushalt und der mittelfristigen Finanzplanung

Im Investitionsplan sind für „die Umgestaltung der Straßenräume im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung“ unter Hst. 2.6310 folgende Finanzmittel eingestellt:

Finanzmittel ab 2004 (Umsetzung)	Brutto	2.000.000 €
Davon werden gem. obiger Aufstellung benötigt für die städtische Kostenanteile für die Aufwertung in Kirchheim	Rund	750.000 €
Für die o.g. Maßnahmen nicht benötigte Mittel	<u>Rund</u>	<u>1.250.000 €</u>

Diese Betrachtung steht unter dem Vorbehalt, dass die Zuschüsse so gewährt werden, wie sie hier mit durchschnittlich 59 €/m² geschätzt wurden. Sieht der Zuschussgeber z.B. die Einbeziehung der durch das Straßenbahnprojekt betroffenen Platzflächen anders als die Stadt oder der Fördersatz verringert sich, ergeben sich daraus höhere Belastungen.

Aus diesem Grund wird der städtische Kostenanteil mit insgesamt 750.000 € für die o.g. Maßnahmen festgesetzt, d.h. jegliche Reduzierung von Zuschüssen muss durch weitere Einsparungen im gestalterischen Bereich ausgeglichen werden.

6. Fazit

Es ergibt sich jetzt die Chance, den Ortsteil entlang seiner zentralen Achse nachhaltig aufzuwerten.

Die notwendigen Baumaßnahmen für die Straßenbahntrasse werden genutzt, um insbesondere an den zentralen Haltestellen von Kirchheim attraktive Freiflächen zu gewinnen. Das schafft städtebauliche Qualitäten in Kirchheim, die den Standort für die Bewohner aber auch für Gewerbe und Wirtschaft attraktiver machen.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Straßenbahn für Kirchheim“ ist die Investitionssumme von brutto rund 750.000 € für die städtebauliche Einbindung und die Gestaltung der zentralen Ortslage in Kirchheim vergleichbar gering.

gez.
Beate Weber

Anlage1	Anlage2
 Odenwaldplatz.pdf	 "Spinne .pdf"