

Antrag an die Gemeinde

Heidelberg, 14.03.2006

1. Bürger

An die Stadt Heidelberg
- Stadtplanungsamt -
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

61.00	Stadtplanungsamt			
	15. März 2006			0,25
61.10	61.20	61.30	61.40	61.50

Bebauungsplan Nr. 61.32.07.28.00
Anbindung der südlichen Hardtstraße
an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Bebauungsplan habe ich während der Offenlage im technischen Bürgerbüro angesehen und außerdem mit Herrn Krug, dem Leiter der Verkehrsplanungsabteilung im Stadtplanungsamt, ein Informationsgespräch geführt.

Danach möchte ich die folgenden **Bedenken und Anregungen** vortragen.

Gegenwärtig ist der Feldweg ein wesentliches Teilstück der Radwegverbindung zwischen Rohrbach und Kirchheim mit Anbindung in südlicher Richtung nach St. Ilgen, Sandhausen und in den Hardtwald. In meiner Zeit im Stadtplanungsamt habe ich als Mitglied der Arbeitsgruppe Radwegeplanung jahrelang für die Tunnelverbindung zwischen den Stadtteilen gekämpft. Seit der Fertigstellung ist diese naturnahe und gefahrenlose Verbindung werktags wie am Wochenende viel genutzt und sehr populär.

Leider ist die seit Jahren von lärmgeplagten Anwohnern geforderte Umgehungsstraße nun wohl nicht mehr länger aufzuhalten, obwohl sie eigentlich nur eine "Firma Fels-Lastwagen-Entlastungsstraße" ist. In dieser Situation ist es durchaus löblich, wenn man mit dem vorgesehenen Minimalausbau den Eingriff in die Landschaft und den Verkehrsfluß zu begrenzen versucht.

Allerdings werden dabei die Belange der Radfahrer nicht ausreichend berücksichtigt. Bei einer Breite von 4,20m ist die Begegnung von Lastwagen mit Radfahrern außerordentlich gefährlich. Diejenigen Radfahrer, die von Kirchheim in Richtung Rohrbach fahren, können sich immerhin mit etwas Glück in einem abenteuerlichen Slalom auf dem engen Raum zwischen Begrenzungssteinen und Bäumen auf dem Schotterrasen in Sicherheit bringen. Wer jedoch in der Gegenrichtung nach Westen fährt, dem bleibt auf der rechten Seite überhaupt keine Ausweichmöglichkeit. Dort ist entweder ein Zaun oder ein Ackerfeld. Hier müßten sich Radfahrer bei jeder Begegnung mit Lastwagen praktisch in Fußgänger verwandeln, d.h. absteigen und ganz rechts am Wegesrand stehen bleiben, bis die Gefahr vorbei ist. Mit einem gut funktionierenden stadtteilverbindenden Radwegesystem hat das jedenfalls nichts mehr zu tun.

Theoretisch kann man argumentieren, daß bei der Maximalbreite eines Lastwagens einem Radfahrer gerade noch genügend Platz bleibt. Das setzt aber äußerstes Wohlverhalten beider Teilnehmer voraus. Der Lastwagen und der Radfahrer müßten jeweils am äußersten rechten Straßenrand die gerade Linie einhalten. Das wird aber nicht jedesmal gelingen. In dem Moment steigt die Gefahr von lebensgefährlichen Unfällen. Ich darf darauf hinweisen, daß der Weg hin und wieder auch von Kindern genutzt wird.

Das Risiko könnte ein wenig vermindert werden, wenn die Straße nicht als ständig öffentliche Straße gewidmet wird. Die Fahrberechtigung würde sich dann auf einige Anlieger, vor allem die Firma Fels, beschränken.

Die beste Lösung wäre jedoch ein eigener Geh- und Radweg südlich des Grünstreifens mit der vorgesehenen Baumallee. Man könnte dann auf dem Grünstreifen sogar noch Büsche pflanzen und erreicht damit einen Dreifacheffekt:

1. Fußgänger und Radfahrer sind ungefährdet,
2. die Landschaft wird nicht durch ein breites Verkehrsband beeinträchtigt,
3. die Buschreihe bietet ein ökologisches Refugium und ein Stück Biotopvernetzung.

Natürlich müßte man zu diesem Zweck einen kleinen Streifen Ackerland zusätzlich erwerben. Die Kosten dafür wären aber verschwindend gering im Vergleich zu der Maßnahme, die dieses Straßenprojekt erst ins Rollen brachte, nämlich die Straßenbahn nach Kirchheim.

Mit freundlichem Gruß





2. REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

61/008 Stadtplanungsamt			
Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe 8. April 2006			
61.10	61.20	61.30	61.50
Durchwahl 0721 926-4586			

Stadt Heidelberg
 Stadtplanungsamt
 Palais Graimberg - Kornmarkt 5
 69045 Heidelberg

Karlsruhe: 05.04.2006
 Name: Herr Hellriegel
 Aktenzeichen: 45b5-2512-1-Kirchheim
 Anbindung südl. Hardtstraße
 an die L 598

Stadt Heidelberg
<i>[Handwritten signature]</i>
<i>[Handwritten initials]</i>

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange am Bauleitplanverfahren und vergleichbaren Satzungsverfahren (§ 4 Abs. 1 BauGb);
 - Stellungnahme gemäß gemeinsamer VwV entsprechend GABI vom 14.02.1996

Ihr Schreiben vom 15.03.06 Eingang 17.03.06 AZ.: 61.22

Mit der Beteiligung wird den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu dem jeweiligen konkreten Planverfahren gegeben. Zweck der Stellungnahme ist es, der Gemeinde die notwendigen Informationen für ein sachgerechtes und optimales Planungsergebnis zu verschaffen. Die Stellungnahme ist begründet, die Rechtsgrundlagen sind angegeben, damit der Antragsteller den Inhalt nachvollziehen kann.

A. Allgemeine Angaben

Stadt Heidelberg

- Flächennutzungsplan
- Bebauungsplan Kirchheim - Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße**
- Satzung über das Vorhaben und Erschließungsplan
- Sonstige Satzung

Fristablauf für die Stellungnahme am: 17.04.06

Lieferanschrift:
 Schlossplatz 1-3
 (Eingang Kronenstraße)
 76131 Karlsruhe

Dienstgebäude:
 Schlossplatz 4-6

Zentrale:
 0721 926-0
 Telefax:
 0721 370546

Internet:
 www.rp-karlsruhe.de
 E-Mail:
 Abteilung4@rpk.bwl.de

ÖPNV-Haltestellen:
 Marktplatz und Kronenplatz
 Parkmöglichkeit:
 Schlossplatz Tiefgarage

B. Stellungnahme

- keine Bedenken oder Anregungen
 Fachliche Stellungnahme :

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem Bebauungsplan kann dem Grunde nach, bis auf die noch zur Genehmigung vorzulegende detaillierte Knotenpunktsausbildung (L 598 / Leimer Weg), zugestimmt werden.

Darin zu berücksichtigende Gesichtspunkte sind.

Geschützte Führung der Radfahrer im Einmündungsbereich L 598 Leimer Weg. Befahrbarkeit durch Lastkraftwagen, Last- und Sattelzüge. Sowie deren Begegnungsmöglichkeiten.

Anfallende Umbaumaßnahmen an der L 598 gehen zu Lasten der Stadt Heidelberg.

Über den Bau und die künftige Unterhaltung einer neuen Einmündung in die L 598 ist vor Baubeginn noch eine Ablösungsvereinbarung zwischen der Gemeinde und dem Land Baden-Württemberg abzuschließen.

Weiter halten wir es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer beim Begegnungsfall mit Lkw's auf dem Leimer Weg für dinglich, die Fahrbahn von 4,20m auf mindestens 4,50m zu verbreitern.

Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite des Leimer Weges sind für die zu erwartenden Ausweichvorgänge die mit Schotterrasen befestigten Seitenräume nicht standfest genug. Hier sollte eine standfestere Variante vorgesehen werden. (Rasengittersteine o. d. g.)

Mit freundlichen Grüßen



Martin Hellriegel

3. Landschaftsamt/
Untere Landwirtschaftsbehörde

Heidelberg, den 10.04.06
67.20-MKK

An
Das Stadtplanungsamt
Über IV

**Bebauungsplan Kirchheim – Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598
Sandhäuser Straße
Hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Mit dem Ausbau des bisherigen Feldweges als Verbindungsstraße für LKW-Verkehr sowie den öffentlichen Verkehr werden landwirtschaftliche Belange beeinträchtigt:

- Mit der Verbreiterung des ursprünglich ca. 3,00 m breiten Feldweges auf 4,20 m, die Anlegung eines weiteren 1,30 m breiten Schotterstreifens und eines 2,00 m breiten öffentlichen Grünstreifens wird eine ca. 3.800 qm große Fläche der Landwirtschaft dauerhaft entzogen.
- Bei einer Nutzungsfrequenz von ca. 500 Kraftfahrzeuge pro Tag ist davon auszugehen, dass der landwirtschaftliche Verkehr beeinträchtigt werden wird. Im Begegnungsfall mit einem LKW wird grundsätzlich der Landwirt zum Reagieren gezwungen sein. Darüber hinaus ist mit Begegnungsfällen Staubentwicklung verbunden – Befahrung des Schotterstreifens-, die zu einer Verschmutzung der landwirtschaftlichen Pflanzen führt.

Wünschenswert wäre die Umsiedelung des - den Hauptverkehr erzeugenden - Transportunternehmens an der Hardtstraße in ein anderes Gewerbegebiet mit leistungsfähigerer Straßenanbindung, damit die Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vermieden werden. Mit dem Ausbau des Feldweges zur Straße werden neue Probleme erzeugt, da der unerwünschte Verkehr in die zur Naherholung genutzte freie Feldflur verlagert wird.
Im Auftrag



(Kissel-Kublik)

67.20	Stadtplanungsamt			
	12. April 2006			0895
61.10	61.20	61.30	61.40	61.50

StA 07.04.2006

4. **Dr. Karl-Friedrich Raqué** Gutleuthofweg 32/5 69118 Heidelberg

☎ 06221/ 80 8140

☎ 06221/ 13 97 91

✉ raque@tiscalinet.de

Stadtplanungsamt
über Amt für Umweltschutz,
Gewerbeaufsicht und Energie
Kornmarkt 5 und 1

69117 Heidelberg

Heideberg, 03.04.2006

Stellungnahme des Naturschutzbeauftragten

Bebauungsplan Kirchheim – Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ziele und die Beschreibung des Vorhabens sind im vorliegenden Bebauungsplan in der Fassung vom Januar 2006 ausführlich beschrieben. Aus Sicht des Naturschutzes erscheint es mir wichtig, dass der ca. 800 m lange, bereits asphaltierte Feldweg auch weiterhin diesen Charakter behält und nicht die Funktion einer für den PKW- Verkehr freigegebenen öffentlichen Straße erhält, da das Gebiet als Naherholungsraum stark frequentiert wird.

Somit ist die vorgesehene Fahrbahnbreite von 4,2 m mit anschließendem 2,0 m breitem, mit einer Baumreihe bestandenem Grünstreifen zu begrüßen. Dieser wertet die vorhandenen kleinpärzellierten und landschaftlich bedeutenden Lebensräume vor allem faunistisch als Trittsteine weiterhin auf. So ist vorstellbar, dass in den südlich der Fahrbahn anzupflanzenden Walnuss- bzw. Wildkirschbäumen eines Tages der Steinkauz wieder brütet bzw. in den später rissig werdenden Baumrinden vom Aussterben bedrohte und stark gefährdete, wärmeliebende Insektenarten wie beispielsweise die Stöpselkopffameise (*Camponotus truncatus*), die kerblippige Holzameise (*Camponotus fallax*), die Vierpunktameise (*Dolichoderus quadripunctatus*) und einige bedeutende Käferarten sich ansiedeln.

Um dem Steinkauz die Wiederansiedlung zu erleichtern, sollten langfristig mindestens drei Brutröhren in der heranwachsenden Baumreihe bzw. eine in den bereits vorhandenen großkronigen Walnussbäumen angebracht werden. Ebenso kann durch ein Angebot von Nistkästen für höhlenbrütende Vogelarten und Nisthilfen für solitär lebende Wildbienenarten der Lebens-

raum ökologisch aufgewertet werden. Weiterhin ist der Erhalt und die Pflege der im Plan gekennzeichneten, bereits vorhandenen Einzelbäume sowie des Gehölzes im Einfahrtsbereich der südlichen Hardtstraße zu begrüßen.

Weshalb jedoch Walnussbäume oder Wildkirschbäume und nicht beide Baumarten gruppenweise im Wechsel in der etwa 800 m langen Reihe gepflanzt werden sollen, ist für mich nicht nachvollziehbar und bedarf einer Überprüfung.

Ansonsten stimme ich dem vorliegenden Bebauungsplan unter Berücksichtigung der erwähnten Vorschläge zu.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Karl-Friedrich Raqué

5.



BUND • Hauptstraße 42 • 69117 Heidelberg

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Postfach 105520
69045 Heidelberg

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland

Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Kreisgruppe
Heidelberg

Heidelberg, 11.4.2006

Bebauungsplan „Kirchheim – Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L598 Sandhäuser Straße“

Ihr Zeichen: 61.22

Stellungnahme zum Bauungsplanentwurf in der Fassung vom Januar 2006 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Zusendung der Planungsunterlagen und geben dazu folgende Stellungnahme ab:

Der geplanten Maßnahme steht aus Sicht des Naturschutzes nichts entgegen.

Zu begrüßen sind die geplante Ausführung der Straßenverbreiterung in Form von Schotterrassen und die Anpflanzung einer Obstbaumreihe. Hierzu geben wir die Anregung, zur Verbesserung der ökologischen Vielfalt durchaus einen Wechsel der Baumart zuzulassen. Man muss Walnussbäume und Wildkirschen ja nicht abwechselnd setzen, aber man könnte die eine Hälfte der Reihe mit Walnussbäumen bepflanzen und die andere Hälfte mit Wildkirschen.

Unter „Anlass, Ziel und Zweck der Planung“ wird zwar ausgesagt, dass eine Funktion für den Personenkraftwagen-Verkehr mit Ziel oder Quelle in den Wohngebieten im südöstlichen Kirchheim nicht angestrebt wird. Allerdings ist zu bezweifeln, dass der real sich bildende Verkehr sich an die Planungsziele halten wird, wenn erst einmal die Schilder „Durchfahrt verboten für Kfz“ entfernt sind. Zu befürchten sind zahlreiche Konflikte zwischen schnell fahrenden PKW und Radfahrern bzw. erholungssuchenden Spaziergängern sowie zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und sonstigem motorisiertem Verkehr. Daher müssten verkehrlenkende Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nutzungsbeschränkungen schon im Bauungsplan verankert werden.

Der Arbeitskreis Mannheim/Heidelberg/Rhein-Neckar-Kreis des Landesnaturschutzverbandes schließt sich dieser Stellungnahme an.

Mit freundlichen Grüßen



Gerhard Kaiser
Vorsitzender der
BUND-Kreisgruppe Heidelberg

BUND
Kreisgruppe Heidelberg
Hauptstraße 42
69117 Heidelberg

Telefon 06221/182631
Telefax 06221/164841
Umweltberatung: 06221/25817
E-Mail: bund.heidelberg@bund.net
Internet: www.bund.nattheidelberg

Bankverbindung:
Sparkasse Heidelberg
BLZ 672 500 20
Konto-Nr. 1 013 033

Anreise
über ÖPNV:
Alle Linien bis
Bismarckplatz

6.



POLIZEIDIREKTION HEIDELBERG

Führungs- und Einsatzstab/Sachaufgabe Verkehr

Polizeidirektion Heidelberg, Römerstr. 2-4, 69115 Heidelberg

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Postfach 10 55 20

69045 Heidelberg

Heidelberg, 19.04.2006
Durchwahl (06221) 99- 1190
Fax (06221) 99- 1197
e-mail: fest.verk@pdhd.bwl.de
Name: Stegmaier
Aktenzeichen: Vk/ 1132.6-1/581-St

(Bitte bei Antwort angeben)

Bebauungsplan Kirchheim

Hier: Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße

Dortiges Ersuchen vom 15.3.2006, Az.: 61.22

Der vorliegende Bebauungsplan wurde unter verkehrspolizeilichen Gesichtspunkten geprüft.

Die Prüfung ergab folgende Einwände bzw. Anregungen:

- Der neu zu bauende Straßenabschnitt zwischen Ende der Hardtstraße und Leimer Weg ist im Querschnitt zu schmal gewählt. Lediglich 4.20 m Breite reichen nicht aus, um beispielsweise Lkw-Verkehr und Radverkehr sicher abzuwickeln.
Die neue Verbindungsstraße soll einer gravierenden Entlastung der Ortsmitte Kirchheims vom Schwerverkehr dienen. Hierzu muss sie allerdings eine schnelle und leistungsfähige Alternative als Verbindung zum übergeordneten Straßennetz für Lkw-Verkehr bieten. Zweifelsohne dürfte diese Straße zusätzlich einem gewissen Erschließungsverkehr mit Pkws des angrenzenden Wohngebietes und des Gewerbegebietes dienen, wenn nach Fertigstellung der Straßenbahn Kirchheim und mit Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes Kirchheim die Ortsdurchfahrt unattraktiv gestaltet wird. Dies dürfte zu einer wesentlich höheren Belastung dieser Verbindungsstraße führen, als bisher mit 500 PE/Tag prognostiziert wird.
Eine solche Mehrbelastung ist auch deshalb zu erwarten, weil die Bevölkerung diese Verbindungsstraße als notwendige Entlastungsstraße der engen innerörtlichen Erschließungsstraßen sieht.

Dienstgebäude:
Rohrbacher Str. 11
69115 Heidelberg

☎ Vermittlung
(06221) 99-0

☎ Telefax
(06221) 99-1197

1

Eine weitere Nutzung durch einen starken Pkw-Verkehr ist zudem nach dem Ausbau der Straße auch mit verkehrsrechtlichen Mitteln nicht zu verhindern. Somit ist die Eignung der Straße für eine solche tatsächliche Nutzung bei einem Querschnitt von 4.20 m mit Schotterstreifen von 1.30 m erheblich in Frage zu stellen. Die Verkehrssicherheit ist damit erheblich negativ berührt.

Wir empfehlen, die ursprünglichen Planungen mit einem Querschnitt von 5.50 m Breite und einem separaten Geh- und Radweg nochmals aufzunehmen und zu modifizieren.

- Der derzeitige Wirtschaftsweg dient einer nicht unerheblichen Anzahl von Radfahrern als Verbindung zwischen Rohrbach und Kirchheim, aber auch als Verbindung zum nach Süden führenden überörtlichen Radweg „Leimer Weg“. Zu dieser Radwegvernetzung gibt es keine alternative Ost-West-Verbindung zu dem derzeitigen Wirtschaftsweg und künftigen Verbindungsstraße. Bei dem o.a. eingeschränkten Querschnitt ist von einer erheblichen Gefährdung dieses Radfahrverkehrs durch den zu erwartenden Lkw-Verkehr auszugehen. An die künftige Straße wird eine bedeutsame Radwegverbindung über die Unterführung aus Richtung Rohrbach angebunden. Diese Anbindung ist sicherlich nicht konfliktfrei zu lösen, wenn nicht im Anschluss an die Einmündung eine separate Radwegführung bis zur nächsten Erschließungsstraße folgt.
- Der Anschluss der Verbindungsstraße an die Hardtstraße ist nicht verkehrsgerecht und nicht verkehrssicher gelöst. Der Einbiegeradius von der Hardtstraße in die neue Straße ist zu eng gewählt, so dass größere Lkws über diese Anbindung nicht einfahren können. Sie sind gezwungen, entgegen der dort eigentlich geltenden Einbahnstraßenführung um die vorhandene Grüninsel herum in Richtung der neuen Verbindungsstraße zu fahren (wird bereits heute so praktiziert). Dies widerspricht der gültigen Verkehrsregelung und kann zu Konflikten im Begegnungsverkehr führen.
Somit wäre die Anbindung zwischen Hardtstraße und Verbindungsstraße erheblich zu verbreitern und mit einem ausreichenden Einbiegeradius auch für Schwerfahrzeuge zu versehen.

Es wird gebeten, unsere Anregungen zu prüfen und ggf. in die Planungen einzuarbeiten.

II. Stellungnahme Kriminalprävention

Die Polizeidirektion Heidelberg, Prävention, nimmt zu den vorliegenden Bebauungsplänen wie folgt Stellung:

Gegen die Bebauungspläne bestehen keine Bedenken.

Vorschläge aus kriminalpräventiver Sicht

Die zu gestaltenden Straßenräume sollten klar und verständlich strukturiert sein. Die Trennung von Fahrbahn und Geh-, bzw. Radweg sollte durch einen Grünstreifen erfolgen, der

eine Blickbeziehung zwischen den beiden Verkehrsarten sowie eine fußläufige Durchlässigkeit zulässt.

Übergangsbereiche von öffentlichem und privatem Raum sollten klar erkennbar sein.

Wege und Plätze im Planungsbereich sollten so gestaltet werden, dass keine uneinsehbaren Bereiche entstehen, die Tatgelegenheiten oder die Schaffung eines Angstraumes fördern könnten. In diesem Zusammenhang ist auch bei der Beleuchtung zu beachten, dass durch Art und Platzierung der Leuchtkörper Dunkelflächen während Dämmerung und Dunkelheit weitgehendst ausgeschlossen werden können. Die Auswahl der Bepflanzung sollte so gewählt werden, dass die Überschaubarkeit und Übersichtlichkeit der Wegeführung gewährleistet ist (hochstämmige Bäume, bodendeckende Pflanzen). Hierbei sollte Wert gelegt werden auf die Pflege und den Rückschnitt der Anlagen.

Bei den für den das Planungsgebiet vorgesehenen Parkplätzen / öffentlichen Stellplätzen ist auf eine übersichtliche Ausgestaltung zu achten, um Straftaten „rund um das Kfz“ zu erschweren. Es wird deshalb empfohlen, die Parkplatzgestaltung „offen“ anzulegen und möglichst nicht mit Hecken und Büschen einzufassen, um ein Entdeckungsrisiko für potenzielle Täter zu erhöhen.

gez. Stegmaier