

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0172/2013/IV**

Datum:  
24.10.2013

Federführung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:  
Dezernat I, Kämmereiamt  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Sachstand Masterplan Südstadt, insbesondere  
Vertiefungsbereiche Landschaft und öffentlicher  
Raum sowie Mobilität**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gre-  
mien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 27. November 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Konversionsausschuss	06.11.2013	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	21.11.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Konversionsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zum Sachstand des Masterplans Südstadt zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Noch nicht bezifferbar.	
<b>Einnahmen:</b>	
<b>Finanzierung:</b>	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Informationsvorlage berichtet über den Sachstand des Masterplans Südstadt mit besonderem Augenmerk auf die Vertiefungsbereiche Landschaft und öffentlicher Raum sowie Mobilität, wie sie auf dem Bürgerforum am 22.10.2013 mit der Öffentlichkeit diskutiert wurden.

## Sitzung des Konversionsausschusses vom 06.11.2013

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Konversionsausschusses vom 06.11.2013

### TOP 2 Sachstand Masterplan Südstadt, insbesondere Vertiefungsbereiche Landschaft und öffentlicher Raum sowie Mobilität

Informationsvorlage 0172/2013/IV

Den Sachstand erläutert Herr Dr. Erl von metris architekten bda anhand einer Power-Point-Präsentation (Anlage A 01 zu Drucksache 0172/2013/IV), die auch im Bürgerforum, das zu diesem Thema am 22.10.2013 stattgefunden hat, gezeigt wurde.

Der Vortrag zum Thema Mobilität und Freiraum beschäftigt sich im besonderen mit folgenden Schwerpunkten:

- Mobilitätsziele
- öffentlicher Verkehr – ÖV
- Fußwegenetz
- Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr – MIV
- Stellplätze – ruhender Verkehr
- Römerstraße (Vorstellung von 3 Planfällen)
- Freiraum Nord-Süd
- Freiraum Ost-West

Nach dem Vortrag von Herrn Dr. Erl entsteht eine rege Diskussion. Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Marggraf, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Dr. Lorenz:

Einerseits sei das Bürgerforum von Seiten der Verwaltung gut organisiert und von den Bürgern gut besucht worden. Hochqualifizierte Fachleute hätten Pläne erarbeitet, die zu breitem Konsens in Sachen Grünflächen, Buslinien, Fahrradwege und anderen Themen der Mobilität führten. Andererseits stünden nach diesem Bürgerforum noch folgende Fragen und Kritik von Seiten der Stadträtinnen und Stadträte im Raum:

- Warum gehe diese Planung so schnell? Man müsse nicht nur nach kurzfristig praktikablen, sondern auch nach langfristigen, qualitativ hochwertigen Lösungen suchen.
- Das zentrale Thema sei die Weiterentwicklung der Römerstraße, die gut überlegt angegangen werden solle. Hier müsse man gründlich planen und auch an die Zukunft denken, damit man auch in vielen Jahren mit der jetzigen Planung leben könne. Ein primäres Ziel solle sein, die „Trennwirkung“ der Römerstraße aufzuheben. Hier könne man jetzt als Beginn des langwierigen Prozesses einzelne Querungen herstellen und dann im Laufe der Zeit sehen, in welche Richtung die Planung laufen müsse.

- Werden nur Billigvarianten vorgelegt?
- Können für Vorschläge wie Tunnellösungen oder Brücken Beispiele aus anderen Städten herangezogen und diskutiert werden? Wünschenswert seien Simulationen bezogen auf die Heidelberger Verkehrssituation.
- Wurde bei den prognostizierten Verkehrszahlen der künftige Ausbau der S-Bahn berücksichtigt? Diese Maßnahme könnte zu einem geringeren Verkehrsaufkommen im Individualverkehr führen.
- Die Fachplaner hätten im Vorfeld bereits zu viel intern unter sich diskutiert und Bürger und Mitglieder des Konversionsausschusses zu wenig eingebunden. Es habe zu wenig Fakten und Antworten gegeben. Könne man interessierten Bürgern im Vorfeld eines solchen Bürgerforums detailliertere Informationen zur Verfügung stellen?
- Im Bürgerforum seien Informationen an die Bürger geflossen, die bisher nicht an die Mitglieder des Konversionsausschusses kommuniziert worden seien.

Oberbürgermeister Dr. Würzner, Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, Frau Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes, Herr Heiß, Bürgermeister für Konversion und Finanzen, und Herr Dr. Erl gehen auf die Fragen und Kritikpunkte folgendermaßen ein:

Die Entwicklung der Konversionsflächen sei ein gewaltiger Prozess, der inzwischen gut auf den Weg gebracht worden sei. Bei den meisten Schwerpunktthemen, die im Bürgerforum vorgestellt worden seien, bestehe ein breiter Konsens.

Eines der größten Projekte, das noch in Angriff genommen werden müsse, sei die angestrebte Aufhebung der Trennwirkung der Römerstraße. Man müsse sich im Rahmen der Planungen hierzu überlegen, wie viel Geld man zum Beispiel in Querungen der Römerstraße investieren wolle. Man dürfe bei der Neuordnung des Verkehrs an dieser Stelle den Grundsatz nicht außer Acht lassen, dass die Entwicklung des gesamten Gebietes unter dem Prinzip „günstiges Wohnen“ geplant sei. Darauf sollte man sich konzentrieren und könne daher bei diesem Thema nicht völlig offen diskutieren.

Beispiele aus anderen Städten belegen, dass sogenannte „Troglösungen“ (Tunnels / Unterführungen), wie sie zum Beispiel in Stuttgart in den 70er Jahren gebaut wurden, nicht gut funktionieren. Man werde versuchen, künftig durch solche Beispiele die Argumente der Verwaltung stärker zu untermauern.

Der künftige Ausbau der S-Bahn sei in die Verkehrsberechnungen eingeflossen. Durch den Zuzug von Bürgern, die die Konversionsflächen besiedeln werden, sei allerdings in den nächsten Jahren kein Rückgang des Autoverkehrs zu erwarten.

Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, Material, das in den Bürgerforen gegeben wird, auch den Mitgliedern des Konversionausschusses zukommen zu lassen. Dieses soll künftig als Anlage zur Vorlage mitversandt werden. Auch Bürgern könne man, sofern verfügbar, alle relevanten Informationen zukommen lassen.

**gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Gemeinderates vom 21.11.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 21.11.2013

### 8 Sachstand Masterplan Südstadt, insbesondere Vertiefungsbereiche Landschaft und öffentlicher Raum sowie Mobilität

Informationsvorlage 0172/2013/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Ergebnis der Sitzung des Konversionsausschusses vom 06.11.2013 hin. In dieser Sitzung erging folgender Arbeitsauftrag:

*Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, Material, das in den Bürgerforen gegeben wird, auch den Mitgliedern des Konversionsausschusses zukommen zu lassen. Dieses soll künftig als Anlage zur Vorlage mitversandt werden. Auch Bürgern könne man, sofern verfügbar, alle relevanten Informationen zukommen lassen.*

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Eckert, Stadträtin Paschen, Stadtrat Cofie-Nunoo

In der Diskussion geht es im Wesentlichen um folgende Aspekte:

- Aufhebung der Trennwirkung der Römerstraße/Rückbau der 4-Spurigkeit, um Stadtteile zu verbinden und lebenswert zu machen
- Verringerung des Verkehrs in der Römerstraße (Ausbau ÖPNV, S-Bahn-Haltepunkt im Bereich Rohrbach-Süd, Ausbau Radwegenetz, Verbesserung des Fußwegenetzes, Schaffung von Fußgängerüberquerungen, geschickte Ampelschaltungen - Rückgang des KFZ-Verkehrs durch den Bau der B 535 und Ausbau S-Bahn sei zu verzeichnen)
- Kapazitätserweiterung S-Bahn sei dringend notwendig
- Parkplätze entlang der Römerstraße werden als nicht notwendig erachtet – Es bestehe in den benachbarten Quartieren ein Überangebot an Parkplätzen
- Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit durch entsprechende Ampelschaltungen in der Römerstraße auf 40 km/h
- Vermeidung des Durchgangsverkehr im Gebiet „Mark Twain Village“
- Überlegung, ob autofreie Quartiere eingerichtet werden könnten
- Beseitigung der derzeitigen Verkehrshindernisse/Gefahrenquellen entlang der Radstrecke Römerstraße
- Rückbau der Vierspurigkeit sei illusorisch, da die Römerstraße die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstelle
- Rückbau auf 1 Fahrspur pro Richtung würde Verkehrsverlagerungen in die Parallelstraßen nach sich ziehen
- Deutlichere Darlegung der Unter- oder Überführungsmöglichkeiten in der Römerstraße; (Heranziehen von Lösungen anderer Städte, eventuelle Ortsbesichtigungen)

- Fahrradverkehr sollte besser in den Nebenstraßen belassen werden; keine Schaffung eines „Fahrradschnellweges“ auf der Römerstraße
- In allen Bürgerforen sei das Verkehrsthema ein zentrales Thema gewesen
- Betrachtung der Verkehrsverbindung Süd-Nord insgesamt.

Der Oberbürgermeister sagt zu, die angesprochenen Punkte für den weiteren Bearbeitungsprozess aufzugreifen.

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Gemeinderat nimmt die Informationen **unter Berücksichtigung des Arbeitsauftrages aus der Sitzung des Konversionsausschusses vom 06.11.2013** zum Sachstand des Masterplans Südstadt zur Kenntnis.*

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **Konzeptionelle Vertiefungen auf der Grundlage des Nutzungskonzepts**

Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Phase des dialogischen Planungsprozesses und den drei Bürgerforen zur Südstadt innerhalb der zweiten Phase wurde von der Projektsteuerung NH ProjektStadt in integraler Zusammenarbeit mit den städtischen Fachämtern ein Nutzungskonzept für die Konversionsflächen in der Südstadt erarbeitet.

Dabei wurden die von der Fachplanung erstellten Zwischenergebnisse in einem transparenten Verfahren mit Bürgerinnen und Bürgern, mit dem Entwicklungsbeirat und mit der Kommunalpolitik rückgekoppelt, um deren Einschätzungen und Hinweise einarbeiten zu können.

In der Sitzung des Gemeinderats am 24.07.2013 wurde das Nutzungskonzept einstimmig beschlossen. Das Nutzungskonzept ist die Grundlage für weitere konzeptionelle Vertiefungen in Form eines Masterplans.

Die Konversionsfläche Südstadt ist immer noch nur in Teilen zugänglich, da nur die Flächen östlich der Römerstraße und um den Sickingenplatz an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) übergeben wurden. Für diese Teilbereiche kann die Planung mit einem tieferen Konkretisierungsgrad vorangetrieben werden. Auf den nicht zugänglichen Bereichen muss bis auf weiteres eine gewisse Unbestimmtheit der Planung in Kauf genommen werden.

Die Projektsteuerung hat für die Weiterbearbeitung des Masterplans Themen definiert, die zu einem Gesamtplan zusammengeführt werden sollen:

- Städtebau,
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung,
- Energiekonzept,
- Wohnen,
- Wirtschaftsflächen,
- soziale Infrastruktur,
- Landschaft und öffentlicher Raum (Freiraum) sowie
- Mobilität.

Aufgrund des großen Interesses in der Öffentlichkeit für die Themengebiete Landschaft und öffentlicher Raum (Freiraum) sowie Mobilität wurden deren Zwischenergebnisse am 22.10.2013 auf einem Bürgerforum zur öffentlichen Diskussion gestellt. Die dort behandelten Inhalte werden im Folgenden in Grundzügen dargestellt. Aufgrund zeitlicher Abhängigkeiten können die Ergebnisse der öffentlichen Diskussion in dieser Vorlage nicht schriftlich dargestellt werden.

### **Mobilität**

In der Vertiefung Mobilität für die Konversionsflächen Südstadt wird ein Gesamtkonzept entwickelt, das alle Verkehrsarten berücksichtigt. Hierfür wurde das Büro PTV Planung Transport Verkehr AG beauftragt. Neben den Vorschlägen zur Erschließung für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr werden auch der Rad- und Fußverkehr behandelt. Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 24.07.2013 den Auftrag an die Verwaltung gegeben, die Umsetzbarkeit eines Fahrradschnellweges entlang der Römerstraße zu untersuchen, sowie mögliche Orte für ein autofreies Quartier in der Konversionsfläche Südstadt zu prüfen.



## **Öffentlicher Personennahverkehr**

Insgesamt besteht eine relativ gute Erreichbarkeit der Konversionsfläche mit dem Öffentlichen Personennahverkehr durch die Straßenbahnlinien 23 und 24 sowie die Buslinie 29. Verbleibende Lücken in der Versorgung sollen durch ergänzenden Busverkehr abgedeckt werden. Hierfür wurden vier Varianten entwickelt:

- Variante 1: Die Linie 29 fährt durch den westlichen Bereich von Mark-Twain-Village, über die Elsa-Brandström-Straße, den Paradeplatz und den Sickingenplatz, bis zur Sickingenstrasse.
- Variante 2: Eine neue Linie fährt vom Bismarckplatz, durch den westlichen Bereich von Mark-Twain-Village, über die Elsa-Brandström-Straße, den Paradeplatz, den Sickingenplatz, bis zur Sickingenstrasse und wird in Richtung Kirchheim weitergeführt.
- Variante 3: Die Linie 28 fährt durch den westlichen Bereich von Mark-Twain-Village, über die Elsa-Brandström-Straße, den Paradeplatz und den Sickingenplatz, bis zur Sickingenstrasse.
- Variante 4: Eine neue Linie fährt vom Bismarckplatz, durch den westlichen Bereich von Mark-Twain-Village, über die Elsa-Brandström-Straße und bis zur Rheinstraße. In dieser Variante hat die Linie 28 eine neue zweite Station an der Sickingenstraße.

Um eine optimale Abdeckung des Gebietes durch den Öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, soll die Buslinie innerhalb der Konversionsfläche auf der Feuerbachstraße, durch die Elsa-Brandström-Straße, Rheinstraße und verlängerte Zengerstraße geführt werden.

## **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Grundlage der Straßennetzplanung sind die Prognose der Verkehrsmengen sowie aktuelle Planungen (beispielsweise Arbeitskreis Verkehrskonzept Rohrbach-West). Die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Römerstraße haben zwischen 1999 und 2009 abgenommen. In den letzten Jahren ist der durch die amerikanischen Streitkräfte verursachte Verkehr sukzessive zurückgegangen, die Gesamtbelastung der Römerstraße blieb dabei in etwa konstant. Es wird davon ausgegangen, dass der durch eine zivile Nutzung der ehemaligen Militärflächen entstehende Verkehr nicht höher ausfallen wird als der in der Vergangenheit vorhandene Verkehr durch das amerikanische Militär. Für die Zivilbevölkerung wird ein größerer Nutzungsanteil des Öffentlichen Personennah- und des Radverkehrs prognostiziert.

Hauptverkehrsstraße für den motorisierten Individualverkehr bleibt die Römerstraße. Die Römerstraße erfüllt im Gesamtverkehrsnetz Heidelbergs eine wichtige Verbindungsfunktion (Einkaufszone nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: HS III), die erhalten bleiben muss. Dazu ist es erforderlich, die Römerstraße in einem Ausbauzustand mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu erhalten. Ein Rückbau auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung würde nach ersten Prüfungen Verkehrsverlagerungen von Kraftfahrzeugen im örtlichen Netz nach sich ziehen. Betroffen wären die parallel verlaufende Rohrbacher Straße und die verkehrstechnisch bereits stark belastete Speyerer Straße mit Mehrbelastungen von etwa jeweils 2.000 Kraftfahrzeugen/Werktag im Querschnitt.

Die Erschließung der Flächen von der Römerstraße aus basiert auf der Bestandssituation. Das übrige Straßennetz innerhalb der Konversionsfläche bleibt weitgehend an den vorhandenen Verkehrsflächen orientiert und übernimmt im Verkehrsnetz die Funktion von Anlieger- und Sammelstraßen. Dabei spielen auch Wechselwirkungen mit der sich noch in der Entwicklung befindlichen Parkraumkonzeption eine Rolle.

Die Römerstraße soll mit Hilfe verkehrlicher und freiraumgestalterischer Maßnahmen zu einer Stadtstraße mit positiver Wirkung für den Stadtteil werden. Um dies ohne eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreichen zu können, soll als verkehrliche Maßnahme eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit erreicht werden. Eine Verlangsamung des Verkehrs kann durch folgende verkehrstechnische und organisatorische Maßnahmen erreicht werden:

- Einengung der Fahrbahnbreite von 15 auf 12 m im Querschnitt,
- Längsparkstreifen am Straßenrand und zusätzliche Ab- und Einbiegemöglichkeiten,
- zusätzliche Querungen (drei zusätzliche Fußgängersignalanlagen über die Römerstraße; somit wird es Querungsmöglichkeiten im Abstand von 150 bis 170 m geben),
- Grüne-Welle-Anzeige für höchstens 50 km/h sowie
- Geschwindigkeitskontrollen.

Im Zusammenhang mit den Varianten zur Ost-West-Verbindung Rheinstraße wurden auf dem Bürgerforum unterschiedliche Planfälle für die Ausgestaltung von Knotenpunkten und die Parkierung im Straßenraum dargestellt. Bei der Ausgestaltung der Knotenpunkte steht insbesondere die Kreuzung Römerstraße/Saarstraße und die Frage einer Durchfahrung des Torgebäudes der Campbell Barracks zur Diskussion. Eine beidseitige Parkierung im Straßenraum ist innerhalb der bestehenden Bordsteinkanten nicht möglich. Die Anordnung der Stellplätze sollte sich an Frequenznutzungen orientieren, ein Wechsel der Straßenseite ist aus Gründen der Fahrgeometrie auf der Strecke nur einmal möglich.

### **Rad- und Fußverkehr**

Die Rad- und Fußwege sollen überwiegend straßenbegleitend geführt werden. An der Römerstraße sind großzügige Gehwege sowie Radwege auf dem gleichen Höhenniveau vorgesehen. Der Gemeinderat hat am 24.07.2013 den Auftrag an die Verwaltung gegeben, einen Fahrradschnellweg entlang der Römerstraße zu prüfen. Bei Fahrradschnellwegen nach dem Vorbild aus Kopenhagen und den Niederlanden handelt es sich um asphaltierte Radwege, die mit zwei Fahrtrichtungen gekennzeichnet und einheitlicher Beschilderung ausgestattet sind. Die Radfahrer haben Vorrang vor dem motorisierten Verkehr.

Die Römerstraße dient neben ihrer Verbindungsfunktion auch der Erschließung der umliegenden Bereiche, so dass viele Abbiegebeziehungen zu den einmündenden Straßen bestehen. Diese Abbiegebeziehungen verursachen Unterbrechungen im Verkehrsfluss, die die Trasse Römerstraße unattraktiv für einen Fahrradschnellweg machen. Stattdessen soll eine vom motorisierten Verkehr unabhängige Radwegeverbindung auf der Linie Roebingstraße–Brechtelstraße geführt werden. Es ist zu prüfen, wie diese Radwegachse an das Radwegenetz in Rohrbach angebunden und bis zur Konversionsfläche US-Hospital geführt werden kann, wobei am Knoten Sickingenstraße/Brechtelstraße ein Kreisverkehr die favorisierte Variante darstellt. Nach Westen wird die Radverbindung an das örtliche Netz (Bahndamm und gegebenenfalls die beschlossene Rad- und Fußgängerbrücke nach Kirchheim) angeschlossen.

## **Ruhender Verkehr**

Die Konzeption des ruhenden motorisierten Individualverkehrs orientiert sich weitgehend am Bestand. Der Bedarf ist stark von der tatsächlichen zukünftigen Nutzung abhängig. Die Erhebung des beauftragten Büros PTV Planung Transport Verkehr AG hat für den östlichen Bereich der Campbell Barracks um den Paradeplatz und an der Kommandantur ein Stellplatzdefizit ermittelt, in den übrigen Bereichen ist von einem ausreichenden Stellplatzangebot beziehungsweise einem Überangebot auszugehen. Im Allgemeinen ist es wünschenswert, Stellplatzmöglichkeiten möglichst nah an der Hauptachse Römerstraße vorzusehen, um den Verkehr nicht unnötig in das Gebiet „hineinzuziehen“. Ausgehend vom beschlossenen Nutzungskonzept wird das Gebiet nicht als geeignet für die Einrichtung autofreier Quartiere angesehen. Gründe hierfür sind die hohe Zahl an Zufahrtsmöglichkeiten im Bereich der Wohnnutzungen, die fehlende Möglichkeit, die Fahrzeuge am Quartiersrand abzustellen und das fehlende attraktive Schienenangebot (nur für Mark-Twain-Village-Ost teilweise gegeben).

## **Landschaft und öffentlicher Raum**

### **Freiraumvernetzung**

Im Nutzungskonzept Konversionsfläche Südstadt wurde ein Grundgerüst der Freiraumvernetzung festgelegt, auf dem die Vertiefung aufbaut. Ein wichtiges verbindendes Element als stadträumliche Aufwertung soll entlang der Rheinstraße und der Sickingenstraße geplant werden, um eine naturräumliche Vernetzung zwischen den Wald- bzw. Berggebieten im Osten und den Kleingarten- und Sportanlagen im Westen herzustellen. In Nord-Süd-Richtung sollen vor allem an der Römerstraße und an der Verbindung Brechtelstraße/Roeblingstraße Netzelemente geplant werden. Der Gemeinderat hat außerdem in seiner Sitzung am 24.07.2013 den Auftrag an die Verwaltung gegeben, die Möglichkeiten einer Grünflächenvernetzung als Verbindung zwischen dem Park um die Kommandantenvilla zum Kirchheimer Loch (Ost-West) zu prüfen.

### **Ost-West-Verbindung Rheinstraße**

In der Vertiefung wurden vom beauftragten Büro Iohrberg stadtlandschaftsarchitektur drei Varianten zur Ausgestaltung der Ost-West-Verbindung erarbeitet und auf dem vierten Bürgerforum am 22.10.2013 zur Diskussion gestellt.

- Variante A/Bestandsorientiert:  
Auf der Basis der bestehenden Freiflächen und Gebäude werden lineare straßenbegleitende Grünstrukturen an der Rheinstraße ergänzt. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bestehen am signalisierten Vollknoten Rheinstraße sowie an einem signalisierten Fußgängerüberweg südlich der Kommandantur (Edisonstraße).

- Variante B/Erweiterung Nutzungskonzept:  
Südlich der Chapel an der Rheinstraße wird ein Bereich für öffentliche Nutzung (gegebenenfalls im Zusammenhang mit einer neuen Nutzung in der Chapel) ergänzt, für den ein bestehendes Gebäude entfällt. Dadurch setzt sich die Freiraumverbindung in Ost-West-Richtung flächenhaft über die Römerstraße hinweg. Eine räumliche Fassung des erweiterten öffentlichen Parks kann durch einen Ersatzbau im Süden der Freizeit- bzw. Spielfläche erfolgen. Eine optische Betonung der Zusammengehörigkeit des Parks auf beiden Seiten der Römerstraße könnte durch einen Wechsel des Oberflächenmaterials oder eine farbliche Akzentuierung (Farbasphalt) erfolgen. Querungsmöglichkeiten bestehen durch einen breit angelegten Fußgänger- und Radüberweg an der Rheinstraße sowie durch einen signalisierten Fußgängerüberweg südlich der Kommandantur (Edisonstraße).
- Variante C/Stärkung Ost-West-Park:  
Durch eine Ausweitung der Parkanlage östlich der Römerstraße wird die Zusammengehörigkeit über die Römerstraße hinweg betont. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Variante eine nochmalige deutliche Erweiterung der Parkflächen - neben der bereits erfolgten Vergrößerung des Parks rund um die Kommandatur im Rahmen des Nutzungskonzeptes - bedeuten und somit einen weiteren Pflege- und Unterhaltungsaufwand verursachen würde. Die Freiflächen sollen für eine aktive Freizeitnutzung zur Verfügung stehen. Ein Bestandsgebäude würde durch die Erweiterung des Freibereichs entfallen. Die räumliche Fassung des erweiterten Parks kann durch einen Ersatzbau erfolgen, der etwas weiter in den Süden rückt. Die Querung für Fußgänger und Radfahrer wird am signalisierten Vollknoten Rheinstraße durch einen breit angelegten Überweg südlich der Kommandantur ermöglicht.

Eine Erweiterung der Grünflächenvernetzung nach Osten ist in Form einer stadträumlichen Aufwertung entlang der Rheinstraße vorgesehen. Eine flächenhafte Erweiterung in Richtung Osten würde den Abriss mindestens eines Wohngebäudes an der Kirschgartenstraße bedingen. Im Nutzungskonzept wurde die Verbindungsachse Rheinstraße als neue Stadtteilmitte der Südstadt verortet, einem Ort, an dem sich vielfältigste Aktivitäten überlagern. Eine weitere Ost-West-Verbindung könnte eine Konkurrenz zu dieser wichtigen Achse bilden.

### **Nord-Süd-Verbindung Römerstraße**

Aufbauend auf der bereits beschriebenen Straßenplanung zur Römerstraße wurden drei Gestaltungsvarianten für die öffentlichen Flächen entlang der Römerstraße ab Bordsteinkante entwickelt. Sie schlagen unterschiedliche Maßnahmen vor, durch die die Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer verbessert wird. Ziel ist, dadurch nicht nur die beiden Straßenseiten zusammenzuführen und zum Zusammenwachsen des Stadtteils beizutragen, sondern auch die stadträumliche Vernetzung in Nord-Süd-Richtung zur Weststadt und nach Rohrbach zu stärken.

- Entwurf Basis (Planfall A):  
Die Gestaltung der Römerstraße ist in dieser Variante am vorhandenen Bestand orientiert, Umbaumaßnahmen sind nur in minimalem Umfang erforderlich. Der öffentliche Raum wird durch breite Geh- und Radwege beidseitig zur Fahrbahn gebildet. Insgesamt entsteht ein Querschnitt von ca. 26,5 m Breite. Im süd-östlichen Bereich der Römerstraße werden vorhandene Bestandsbäume als Straßenbäume in den Querschnitt integriert.

- Entwurf Allee (Planfall B)  
Breite Geh- und Radwege verlaufen begleitend zur Fahrbahn. Beidseitige Baumreihen fassen den Straßenraum räumlich ein. Insgesamt entsteht ein Querschnitt von ca. 30,5 m Breite. Der vorhandene Baumbestand soll erhalten bleiben und durch neue Bäume zu einer Allee ergänzt werden. Auf der Westseite der Römerstraße konnte bisher keine Bewertung und Kartierung des Baumbestandes erfolgen, so dass Aussagen über die konkreten Auswirkungen auf den vorhandenen Baumbestand derzeit noch nicht möglich sind.
- Entwurf Park Lane (Planfall C):  
An der Westseite der Römerstraße werden die bestehenden Bäume auf einer Breite von 8 m als bandartige Parkstruktur, die zusätzlich zum Geh- und Radweg die Fahrbahn begleitet, in die Gestaltung einbezogen. Dies entspricht dem Ziel, die Römerstraße in eine Stadtstraße umzuwandeln, da trotz der relativ hohen Verkehrsbelastung eine bisher nicht dagewesene Aufenthaltsqualität entstehen kann. Auf der Ostseite steht dem eine gehwegbegleitende Baumreihe gegenüber. Insgesamt entsteht ein Querschnitt von ca. 34,5 m Breite. Diese asymmetrische Gestaltung ist erkennbar einfacher mit dem Baumbestand umsetzbar, der jedoch an der westlichen Straßenseite noch nicht genau erfasst ist. Der Anteil an öffentlichem Raum ist in dieser Variante am größten.

### **Weiteres Vorgehen Masterplanung**

Die erste inhaltliche Zusammenführung aller Vertiefungsbereiche sowie der parallel dazu laufenden Beteiligungs- und Verhandlungsprozesse zu einem Masterplan Südstadt soll am 04.12.2013 in einem Sachstandsbericht im Konversionsausschuss vorgestellt werden. Am 17.12.2013 folgt eine Vorstellung und Diskussion in einem weiteren Bürgerforum. Die weitere Beratung des Masterplans in den politischen Gremien ist im ersten Quartal 2014 vorgesehen. Auf der Grundlage des Masterplans erfolgt ein Zwischenfazit der Prüfung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts mit Einschätzungen zum Einsatz der Instrumente der städtebaulichen Entwicklungs- oder Sanierungsmaßnahme.

Auf der Grundlage des Masterplans soll zudem der Abschluss der gemeinsamen Verkehrswert-Ermittlung mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erfolgen. Dieser bildet die Grundlage für den Abschluss der Ankaufverhandlungen für die Bereiche Mark-Twain-Village Ost und Sickingenplatz.

Schließlich erfolgt auf der Grundlage des Masterplans auch die Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens für die Bereiche Mark-Twain-Village Ost und Sickingenplatz. Um die Ergebnisse aus dem Planungsprozess zu sichern, wurde im Gemeinderat bereits am 14.03.2013 die Aufstellung eines Bebauungsplans für Mark-Twain-Village und Campbell Barracks beschlossen. Für die Bereiche westlich der Römerstraße können entsprechende Schritte erst nach Freizug und Übergabe der Flächen an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erfolgen. Nach Übergabe – nach bisheriger Information voraussichtlich im Frühjahr 2014 – ist dann zunächst die Bestandsanalyse durchzuführen und auf der Grundlage der Analyse ggf. der Masterplan fortzuschreiben. Anschließend kann auch hier die Umsetzung beginnen, also die Schaffung von entsprechendem Planungsrecht sowie die Vorbereitung von Ankauf und Weiterveräußerung.

## 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:
SL5	+	Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung
SL6	+	Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen <b>Begründung:</b> Durch die zivile Nachnutzung der bisher vom Militär belegten Flächen können die Baulandpotentiale im Innenbereich stärker genutzt werden. <b>Ziel/e:</b>
WO1	+	Wohnraum für alle, 8.000-10.000 Wohnungen mehr
WO2	+	Verdrängungsprozesse verhindern <b>Begründung:</b> Die Flächen und Gebäude im Bereich der Mark-Twain-Village bieten die Chance zur Schaffung sozial verträglichen Wohnraums.

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

keine

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Inputpräsentation Bürgerforum