



Stadt Heidelberg

Entwicklungsgesellschaft Campbell Barracks mbH

Straßenvorplanung Mark Twain Village

September 2019

INHALTSVERZEICHNIS**SEITE**

1	Veranlassung	2
2	Verwendete Unterlagen; Grundlagen	2
3	Oberflächengestaltung	3
4	Belastungsklassen	3
5	Regenwasserbewirtschaftung	3
6	Fußgängerüberwege	4
7	Straßenbeleuchtung	4
8	Straßenentwässerung	4
9	Stellplätze	4
10	Baumstandorte	5
11	Straßenabschnitte	5
11.1	Elsa-Brändström-Straße.....	6
11.2	Mark-Twain-Straße.....	6
11.3	Roeblingstraße.....	7
11.4	John-Zenger-Straße.....	8
11.5	Eleonore-Sterling-Straße.....	10

PLÄNE

Plan 01 – 40633_02_01_MTV_Straßenlageplan mit Höhen	M: 1:500
Plan 02 – 40633_02_02_MTV_Straßenlageplan mit Höhen	M: 1:500
Plan 03 – 40633_02_03_MTV_Straßenraum mit Baumstandorten	M: 1:500
Plan 04 – 40633_02_04_MTV_Straßenraum mit Baumstandorten	M: 1:500
Plan 05 – 40633_02_05_MTV_Straßenraum mit Überlagerung	M: 1:500
Plan 06 – 40633_02_06_MTV_Straßenraum mit Überlagerung	M: 1:500
Plan 07 – 40633_03_01_MTV_Schleppkurven	M: 1:500
Plan 08 – 40633_06_01_MTV_Querprofile Straßenraumaufteilung	M: 1:100
Plan 09 – 40633_06_02_MTV_Querprofile	M: 1:100

1 VERANLASSUNG

Durch die vorliegende Planung soll die Grundlage für beabsichtigte Straßenumbaumaßnahmen geschaffen werden. Zudem dient ein abgestimmter Vorentwurf als Grundlage für die Hochbauplanungen der Investoren auf den privaten Grundstücken und die weiteren Planungen auf den städtischen Grundstücken. Um auf die verschiedenen Anfragen von Versorgern und Investoren reagieren zu können, werden Aussagen über Trassen, Gradienten und Anschlusshöhen benötigt.

Mit dem Vorentwurf der Straßenabschnitte Mark-Twain-Village soll die Grundlage zur Ämterabstimmung und Konkretisierung der jeweiligen Planungsabschnitte geschaffen werden.

Dieser Vorentwurf umfasst maßgeblich die Straßen im Bereich des Mark-Twain-Villages.

2 VERWENDETE UNTERLAGEN; GRUNDLAGEN

- [01] – Gesamtplan Südstadt – Mark-Twain-Village / Campbell Barracks
Fortschreibung 2017 Aktueller Stand März 2019
- [02] – Oberflächenkonzept Südstadt Konversionsflächen
Spang, Fischer, Natzschka GmbH; 07.03.2018
- [03] – Regenwasserbewirtschaftungskonzept zum Rahmenplan „Südstadt“
der Stadt Heidelberg – 1. Aktualisierung
Umweltplanung Bullermann Schneble GmbH; 25.01.2019
- [04] – Konversionsfläche Südstadt:
Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept
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 mit der künftigen Südstadt beizutragen.

Das Oberflächengestaltungskonzept stellt eine kostengünstige Flächenlösung unter partieller Verwendung werthaltiger Elemente dar. Es liefert eine zurückhaltende Gestaltung für die Alltagsnutzung. Gestaltqualitätsschwerpunkt 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. Zusätzlich sind alle Gestaltungselemente in den weiterführenden Planungen mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen.

4 BELASTUNGSKLASSEN

John-Zenger-Straße südlich der Rheinstraße:

Regelaufbau in Anlehnung an RSTO 12, Tafel 1 BK 3,2, Heidelberg, Zeile 1, bituminöser Aufbau

Alle anderen Straßen:

Regelaufbau in Anlehnung an RSTO 12, Tafel 1 BK 1,0, Heidelberg, Zeile 1, bituminöser Aufbau

5 REGENWASSERBEWIRTSCHAFTUNG

Mit dem Regenwasserbewirtschaftungskonzept [03] zum Gesamtplan „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 Mark-Twain-Village wurde im Regenwasserbewirtschaftungskonzept [03] für den nördlichen Teil der Elsa-Brändström Straße eine straßenbegleitende Versickerung von Oberflächenwasser vorgeschlagen. Das anfallende Regenwasser soll nach dem Konzept von Bullermann Schneble zum Teil in der straßenbegleitenden Grünfläche (zwischen Columbusstraße und

Lärmschutzlandschaft) und in einer Versickerungsmulde auf dem Areal der Lärmschutzlandschaft versickert werden.

Auf Grund der mittlerweile konkreten Planung für die Lärmschutz- und Spielelandschaft im nördlichen Teil der Elsa-Brändström-Straße ist eine Entwässerung, wie in dem ursprünglichen Konzept vorgesehen, nicht mehr sinnvoll integrierbar. Als Ersatz für die entfallenen Versickerungsflächen ist eine Versickerung entlang der Clara-Immerwahr- und Frieda-Fromm-Reichmann-Straße vorgesehen (siehe dazu auch die „Straßenvorplanung Campbell Barracks“). In der Clara-Immerwahr-Straße und der Frieda-Fromm-Reichmann-Straße werden straßenbegleitende Regenwasserversickerungsmulden vorgesehen, um 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.

6 FUßGÄNGERÜBERWEGE

Im Bereich MTV ist lediglich in der Rheinstraße, die im Vorentwurf durch Amt 81 geplant wird, eine Fußgängerquerung vorgesehen.

7 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 Planungsphasen eingearbeitet werden.

8 STRAßENENTWÄSSERUNG

Die Straßenentwässerung erfolgt über Rinnen und Straßenabläufe (30 cm) angepasst an die neuen Gefälle der Straßen.

9 STELLPLÄTZE

Das Verkehrskonzept [04] hat für die betrachteten Straßen ermittelt, dass grundsätzlich 53 öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden könnten (Abbildung 4 in [04]). Dabei sind die 28 geplanten öffentlichen Stellplätze in der Rheinstraße nicht berücksichtigt. Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze auf der Westseite der John-Zenger-Straße zwischen Rheinstraße und Eleonore-Sterling-Straße wurden im Zuge der Planung festgelegt. Mit der aktuellen Verkehrsraumgestaltung werden in dem Bereich MTV 60 öffentliche Stellplätze bereitgestellt. Die Stellplätze in

der Rheinstraße sind hier in der Neuplanung nicht enthalten. Von den 60 Stellplätzen sind 2 Car-Sharing Plätze und ein Stellplatz mit Ladestation für Elektromobilität im südlichen Teil der Elsa-Brändström-Straße vorgesehen.

10 BAUMSTANDORTE

Die dargestellten Baumstandorte wurden mit dem Bebauungsplan, dem Gesamtplan und dem Baumkataster abgestimmt. Zusätzlich wurden vorhandene Bäume vor Ort abgeglichen. Bäume in Planung und Bestand, die außerhalb des Planungsbereichs auf Privatgrund liegen wurden nicht dargestellt.

Im südlichen Bereich der Elsa-Brändström-Straße gab es zwischen B-Plan, Gesamtplan und Bestand eine deutliche Abweichung. Hier sind keine Bestandsbäume mehr vorhanden. In Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und den Bauanträgen der Baufelder B4 und C4 wurden die Bäume in Anlehnung an den B-Plan eingeplant.

Alle Baustandorte sind im weiteren Planungsprozess mit den Außenanlagenplanungen der Baufelder abzugleichen.

11 STRAßENABSCHNITTE

Die Längsgefälle der Straßenabschnitte wurden zwischen 0,50 % und ca. 1,00 % 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.

Die Querneigung wurde in allen Flächen mit 2,5% festgelegt. In den Kurvenbereichen wurden kleine Abweichungen toleriert, um Gehwege und Oberflächen bis an die Gebäudekanten anzuschließen. Die maximale Querneigung beträgt im Gehweg an der Nordseite der Mark-Twain-Straße 3,8 %. Die geringste Querneigung im Gehweg am südlichen Ende der Elsa-Brändström-Straße 2,0 %. Die Querneigung in der Straße wurde sowohl im Dachprofil als auch im Pultprofil konstant mit 2,5 % geplant.

Fahrbahnbreiten und Aufteilung des Verkehrsraumes:

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

11.1 Elsa-Brändström-Straße

Die Elsa-Brändström-Straße verläuft im Norden von der Feuerbachstraße bis im Süden zur Rheinstraße. Von der Elsa-Brändström-Straße gehen Richtung Osten die privaten Quartierstraßen ehemalige Astor- und ehemalige Nansenstraße sowie die öffentliche Columbus- ab. Die Straßen treffen im Osten auf die parallel verlaufende Römerstraße.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnitts beträgt: 3.985 m².

Die Elsa-Brändström-Straße teilt sich in den folgenden Querschnitt auf: westlich der Fahrbahn befindet sich ein 4,0 m breiter Fußweg mit Baumstandorten, östlich der 6,0 m breiten Fahrbahn variiert der Querschnitt. Im Bereich der vorhandenen privaten Parkplätze (Querparker) mit einer Breite von 5,0 m wird zusätzlich noch ein auf privatem Grundstücken liegender Gehweg von 2,5 m Breite vorgesehen. In den Bereichen ohne Parkplätze ist der Gehweg etwa 4 m breit. Im südlichen Bereich der Elsa-Brändström-Straße (zwischen Nansenstraße und Rheinstraße) sind beidseitig längs ausgerichtete Parkplätze vorgesehen. Die letzten Stellplätze vor der Rheinstraße sollen für Car-Sharing und Elektromobilität bereitgestellt werden.

Die Elsa-Brändström-Straße wird in ihrem gesamten Verlauf im Dachprofil mit einer Querneigung von 2,5 % hergestellt.

Zwischen der ehemaligen Columbusstraße und der Mark-Twain-Straße (im Bereich der Schule) wird die Fahrbahn, wie im aktuellen Bestand, mit einer Poller-Reihe von dem begleitenden Gehweg getrennt, um ein Parken auf dem Gehweg zu verhindern.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante R = 0,5 cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

11.2 Mark-Twain-Straße

Die Mark-Twain-Straße verläuft in Ost-West-Richtung und verbindet die Elsa-Brändström-Straße im Osten mit dem Anfang der John-Zenger-Straße im Westen. In dem Bereich nördlich der Mark-Twain-Straße befindet sich die Julius-Springer Schule. Die Mark-Twain-Straße wird geteilt durch die nach Süden weiter verlaufende Roebbingstraße.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnitts beträgt: 1.979 m².

Am nördlichen Rand der Mark-Twain-Straße verläuft ein 3,20 m breiter Gehweg, die Fahrbahnbreite beträgt 6,0 m. Westlich der Einmündung der Roebingstraße befinden sich private Stellplätze, quer ausgerichtet zur Fahrbahn. Östlich der Roebingstraße sind die Parkplätze öffentlich, längs ausgerichtet und 2,0 m breit. Daran schließt ein Gehweg mit einer Breite von 3,8 m (2,50 m öffentlich und 1,30 m privat) an.

Der nördliche Fahrbahnrand der Mark-Twain-Straße wird von einer Pollerreihe abgeschlossen, die den der Schule zugewandten Gehweg von der Straße abgrenzt. Die Pollerreihe setzt sich am westlichen Ende der Mark-Twain-Straße in die John-Zenger-Straße fort. Hier wird der Übergang an den bestehenden Radweg hergestellt. Die Netzunterbrechung im Übergang der Mark-Twain-Straße in die John-Zenger-Straße wird durch eine Pollerreihe ausgebildet.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante R = 0,5 cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

11.3 Roebingstraße

Die Roebingstraße verläuft im Norden von der Mark-Twain-Straße, kreuzt die Rheinstraße und endet im Süden am Übergang in die Eleonore-Sterling-Straße. Der Verlauf der Roebingstraße wird durch einen Geh- und Radweg verlängert, der Bestandteil des Bürgerparks ist und auf die Emil-Gumbel-Straße trifft.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnitts beträgt: 1.678 m².

Zwischen der Mark-Twain-Straße und der Rheinstraße wird auf beiden Seiten der Roebingstraße längs der Fahrbahn geparkt. Am Ostrand der Fahrbahn schließt an den 2,0 m öffentlichen Parkstreifen ein Gehweg mit 3,80 m Breite an (2,44 m öffentlich und 1,36 m privat). Die restlichen Park- und Gehwegflächen sind privat und werden von den jeweiligen Außenanlagenplanungen der Baufeldplaner berücksichtigt.

Südlich der Rheinstraße ist die Zufahrt zur unteren Roebingstraße durch eine Pflasterfläche (Plateau-Aufpflasterung) unterbrochen. Die gesamte südliche Roebingstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet. Die Fahrbahn im südlichen Teil verringert sich auf 4,5 m Breite. Auf der westlichen Seite schließt an die Fahrbahn ein 2,3 m breiter Parkstreifen und ein 3,0 m breiter Gehweg (beides auf privaten Flächen) an. Auf der Ostseite beginnt nach dem 2,5 m breiten Parkstreifen die Oberflächenplanung des Studios Vulkan für die Gestaltung des „Anderen Parks“. In

den 2,50 m breiten Parkflächen auf der Ostseite ist ein 50 cm breiter Abstandstreifen zum bestehenden Zaun enthalten. Die Parkreihen werden jeweils von einem Baum begonnen und abgeschlossen. An den Kreuzungen der Roebingstraße mit der Rheinstraße und der Eleonore-Sterling-Straße (Wendehammer) werden Bereiche vorgesehen, in denen gegebenenfalls Poller oder Anlehnbügel nachgerüstet werden können.

Am südlichen Ende der Roebingstraße ist eine Netzunterbrechung vorgesehen, sodass kein Durchgangsverkehr erfolgen kann. Der Wendehammer, abgeschlossen von einer Pollerreihe, ist so dimensioniert, dass ein PKW in einem Zug wenden kann. Für Müllwagen müssen die Poller in der Fahrbahn herausnehmbar sein.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:
Der beschriebene Flachbord soll abstimmungsgemäß als Granitbord 15/100 mit gerundeter Kante $R = 0,5$ cm zur Fahrbahn hergestellt werden.

Abschnitt zwischen Mark-Twain-Straße und Rheinstraße

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante $R = 0,5$ cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

Abschnitt zwischen Rheinstraße und Eleonore-Sterling-Straße

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

Aufpflasterung: noch abzustimmen

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante $R = 0,5$ cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

11.4 John-Zenger-Straße

Die John-Zenger-Straße wird in dieser Untersuchung von der Mark-Twain-Straße im Norden bis zur Eleonore-Sterling-Straße im Süden betrachtet. Sie bildet mit dem Übergang in die Rheinstraße die Hauptachse, das Entwicklungsband, des Gebietes Campbell Barracks und Mark-Twain-Village.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnittes beträgt 3.314 m².

In diesem Teil der John-Zenger-Straße teilt sich der Querschnitt zwischen der Eleonore-Sterling-Straße und der Rheinstraße in die Bereiche Gehweg, einseitig geführter Radweg im Begegnungsverkehr, Längsparken und Fahrbahn auf. Nördlich der Rheinstraße wird der Radweg auf die in dem Bereich verkehrsberuhigte und als Quartierstraße ausgebildete John-Zenger-Straße geführt. Ein separater Radweg ist in diesem Bereich nicht vorhanden. Der Abbiegeverkehr von Radfahrern aus beiden Richtungen der John-Zenger-Straße in die Rheinstraße ist in der Radwegführung berücksichtigt.

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

Im Kreuzungsbereich der John-Zenger-Straße mit der Mark-Twain-Straße kann der Radverkehr aus dem Mark-Twain-Village auf den Radweg Bosseldorn wechseln. Der Übergangsbereich ist durch eine Pollerreihe am Fahrbahnrand gesichert. So wird verhindert, dass Fahrzeuge auf den weiterführenden Radweg gelangen.

Nördlich der Rheinstraße ist die Asphaltfläche zur oberen John-Zenger-Straße durch eine Pflasterfläche (Plateau-Aufpflasterung) unterbrochen. Die als Quartierstraße ausgebildete John-Zenger-Straße endet im Norden in einer Netzunterbrechung.

In der John-Zenger-Straße wird eine Buslinie verkehren. Die Buslinie 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 Übergang von der Rheinstraße in die John-Zenger-Straße wird als vorrangige Verkehrsführung ausgebildet. Der Radius der Kurve ist so aufgeweitet, dass ein Begegnungsverkehr zwischen Bus und PKW problemlos erfolgen kann.

Die Kurve wird als Pultprofil hergestellt. Vor und nach der Kurve wechselt die Neigung wieder zum gängigen Dachprofil. Die Verziehung der Querneigung ist bei einem Tempo von maximal 30 km/h auf rund 20 m auszubilden.

Die einzusetzenden Materialien sind detailliert im Oberflächengestaltungskonzept dargestellt:

Abschnitt zwischen Eleonore-Sterling-Straße und Rheinstraße

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Radweg: Asphalt

Parkplätze: Natursteingroßpflaster 10-12/12-18 cm

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante R = 0,5 cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

Abschnitt zwischen Rheinstraße und Mark-Twain-Straße

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Natursteingroßpflaster 10-12/12-18 cm

Aufpflasterung: noch abzustimmen

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante R = 0,5 cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

11.5 Eleonore-Sterling-Straße

Die Eleonore-Sterling-Straße verbindet von Osten nach Westen verlaufend die John-Zenger-Straße mit der Roebingstraße.

Die öffentliche Verkehrsfläche dieses Abschnitts beträgt: 966 m²

Am nördlichen Straßenrand schließen die auf privaten Flächen liegenden Bestandparkplätze und der Gehweg an. Auf der südlichen Seite sind nach der 6,0 m breiten Fahrbahn 2,0 m breite, längsausgerichtete Parkplätze und ein 2,5 m breiter Gehweg vorgesehen. Die Parkplatzreihe wird von einem Baum eingeleitet und durch einen Baum abgeschlossen.

Am Übergang zur John-Zenger-Straße im Westen der Eleonore-Sterling-Straße ist die Asphaltfläche durch eine Pflasterfläche (Plateau-Aufpflasterung) unterbrochen. Die Eleonore-Sterling-Straße endet im Osten in einer Netzunterbrechung durch eine Pollerreihe, welche die Abtrennung zur Roebingstraße darstellt.

Tiefborde: 10/100, Beton

Gehwege: Betonpflaster 20/30 cm

Parkplätze: Betonpflaster 10/20 cm

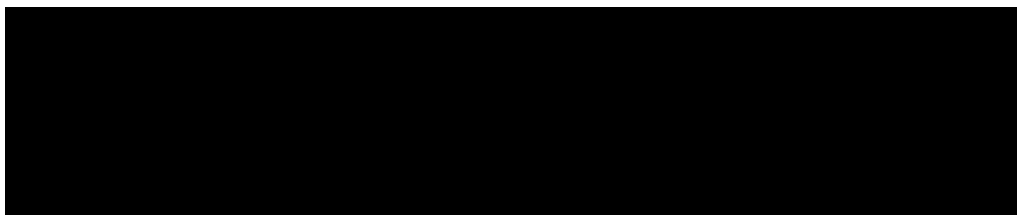
Aufpflasterung: noch abzustimmen

Granitbord: 15/100, Granit (gerundete Kante R = 0,5 cm zur Fahrbahn)

Rinne: 3-Zeiler Granit

Fahrbahn: Asphalt

Heidelberg, den 30.09.2019



i.A. Dipl.-Ing. Martin Dieck

i.A. M.Sc. David Lehrian