Antrag Nr.: 0120/2022/AN
Grün in der Straßenraumgestaltung MTV Nord

Im kooperativen Prozess, in dem über die Jahre die städtebauliche Planung der Südstadt entwickelt wurde, waren sich BBR und die Stadt über die Wichtigkeit der grünen Gestaltung des Stadtteils immer einig. Unserer Meinung nach bestehen allerdings diesbezüglich in den kürzlich umgesetzten Straßen im Gebiet Mark-Twain Village Nord noch Verbesserungsmöglichkeiten. Dazu haben wir folgende Vorschläge:

1. In der Carl-Schurz-Straße müssen mehr Grünflächen eingerichtet werden, wie es in den anderen Querstraßen zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße bereits der Fall ist. (Foto A)

Antwort:

Bei der Carl-Schurz-Straße handelt es sich um eine öffentliche Straße, es liegt eine abgestimmte und umgesetzte Ausführungsplanung vor. Die Baumscheiben sind vorbereitet, die Baumpflanzungen werden noch vorgenommen. In der Carl-Schurz-Straße sind im Gegensatz zu den anderen Wohnwegen Längsparker mit öffentlichen Stellplätzen vorgesehen. Bei den Wohnwegen sind die Stellplätze als private Senkrechtparker hergestellt. Dadurch sind die Pflanzbeete größer.

2. Die Begrünung in allen Querstraßen zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße ist so zu gestalten, dass die Wirkung der versiegelten Fläche optisch stärker gebrochen wird. Die vorhandene kaum kniehohe Bepflanzung reicht dazu nicht aus. (Dem Bezirksbeirat ist nicht klar, ob die Begrünung am Boden bereits endgültig oder nur provisorisch ist).

Antwort:

Die Festsetzungen des Bebauungsplans und die örtlichen Bauvorschriften wurden von der MTV Bauen und Wohnen beachtet. Baumpflanzungen und die Begrünung der Pflanzbeete erfolgte in den einzelnen Baufeldern unterschiedlich gemäß der genehmigten Außen- und Freianlagenplanung. Beispielsweise wurde auf der Nordseite des Baufeldes A2.2 *Stephanandra incisa 'Crispa'*, ein Zwergstrauch mit ca. 60 cm Wuchshöhe, um die Bäume gepflanzt. Die Bepflanzung ist für die bereits fertiggestellten Hochbauvorhaben im Wesentlichen abgeschlossen. Im Einzelfall können Restarbeiten noch anstehen, zum Beispiel in der Kirschgartenstraße vor A3.1 und werden nach Fertigstellung der restlichen Baumstandorte in der Kirschgartenstraße getätigt (einheitliche Höhe der neu gepflanzten Bäume). Die Außenanlagen des Baufelds A1 sind noch herzustellen. Die im Bebauungsplan festgesetzten Bäume werden in Absprache mit dem zuständigen Fachamt noch gepflanzt.

3. Es ist zu prüfen, ob in den Querstraßen zwischen Römerstraße und Kirschgartenstraße Parkplätze durch die Verwendung von Rasengittersteinen oder Ähnlichem teilweise entsiegelt werden können.

Antwort:

Die Gestaltung der PKW-Außenstellplätze erfolgte gemäß den Vorgaben (des Oberflächengestaltungskonzepts) der Stadt Heidelberg. Hierzu zählen auch Vorgaben für das zu verlegende Betonpflaster. Die PKW-Außenstellplätze wurden real geteilt und die Grundstücke an die Käufer einer Eigentumswohnung oder eines Einfamilienhauses verkauft. Damit besteht auf diese Flächen kein zentraler Zugriff mehr. Nur ein Teil der PKW-Außenstellplätze steht im Eigentum der Baugesellschaft. Wenn hier nachträglich eine Belagsänderung gewünscht wird, sind die hierfür entstehenden Kosten dem Eigentümer zu erstatten. Für das noch in Ausführung befindliche Bauvorhaben auf dem Baufeld A1 besteht die Möglichkeit, auf den PKW-Außenstellflächen eine preisneutrale Belagsänderung vorzunehmen. Auch auf den Baufeldern B1 und B3 besteht noch die Möglichkeit im Bereich der Eckgebäude zusammenhängende PKW-Stellflächen mit preisneutralen offenen Belägen auszuführen. Im Übrigen wird der Belag der vorhandenen PKW-Stellplätze erhalten beziehungsweise beschädigte Stellen ausgebessert.

Eine nachträgliche Teilentsiegelung der Parkstandflächen ist technisch grundsätzlich durch die Verwendung von Rasengittersteinen oder Fugenpflaster möglich. In diesem Zusammenhang wäre vorab die Anpassung des Gestaltungskonzeptes der Südstadt und die Frage des Kostenträgers für die planerische und bauliche Umsetzung als Grundlage für eine Erneuerung der vorhandenen Betonpflasterbefestigung der Parkstände zu klären.

4. An der Rheinstraße (Bild B) ist eine weitere Begrünung vorzunehmen. Kleine Blumenkübel reichen hier nicht aus. Dadurch soll dem versiegelten Eindruck entgegengewirkt werden, ohne die gastronomische Nutzung über Gebühr einzuschränken. Dies hatte der Bezirksbeirat bereits bei der Vorstellung der Gestaltungsplanung zur Rheinstraße gefordert, an der Wichtigkeit dieser hat sich nichts geändert.

Antwort:

Der Gemeinderat hat das Freiflächengestaltungskonzept (siehe 0042/2021/BV) beschlossen. Eine weitere Begrünung war in den weiteren Beratungen KOVA und Gemeinderat nicht mehr Gegenstand der Beratung und Beschlussfassung.

5. In der Roebblingstraße zwischen Rheinstraße und Mark-Twain Straße (Bild C) ist eine weitere Begrünung durch Aufbrechen des Bodens für Blumenbeete wie in

den oben genannten Querstraßen vorzunehmen, um die sehr breite, nicht mit grün versehene Straße nebst mehreren Metern breiten Bürgersteig ebenfalls optisch aufzuwerten.

Antwort:

Die Festsetzungen des Bebauungsplans und die örtlichen Bauvorschriften wurden von der MTV Bauen und Wohnen beachtet. Der komplette Gebäudekomplex wurde als Wohn- bzw. Sondereigentum veräußert. Damit steht die Hausvorzone nicht mehr im Eigentum der MTV Bauen und Wohnen. In der Roeblingstraße wurden die Bäume mittlerweile angepflanzt.

6. Nochmals weisen wir auf die baulichen Maßnahmen zur Durchsetzung des Tempo-30 in der Emil-Gumbel- und John-Zenger-Straße hin (Verschwenkungen oder Ähnliches), wie sie Bezirksbeirat und Stadtteilverein häufig an verschiedener Stelle gefordert haben. Diese Maßnahmen sollten insbesondere auch im Hinblick auf eine grüne Gestaltung umgesetzt werden, zum Beispiel durch Blumenkübel.

Antwort:

Die zwischenzeitlich für den öffentlichen Verkehr freigegebenen und teilweise auch neu hergestellten Straßen John-Zenger-Straße und Emil-Gumbel-Straße liegen beide innerhalb einer Tempo-30-Zone und dienen vorrangig dem Anliegerverkehr. Darüber hinaus wird die John-Zenger-Straße von der Buslinie 29 befahren und erschließt durch die Haltestelle Marlene-Dietrich-Platz zentral das Gebiet. Dem Amt für Mobilität liegen keine Hinweise auf eine regelmäßige und dauerhafte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf diesen Straßen vor. Aus diesem Grund besteht keine Notwendigkeit zur Schaffung von fahrdynamisch ausgebildeten bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung. Im Rahmen der Möglichkeiten erfolgen Geschwindigkeitsmessungen durch den Gemeindevollzugsdienst. Sollten sich Defizite in der Verkehrssicherheit entwickeln, werden wir entsprechend reagieren.

7. Ebenfalls weisen wir auf die Wichtigkeit der Gestaltung der Rheinstraße östlich der Römerstraße hin, die deutlich grüner umgesetzt werden muss als die oben besprochenen Gebiete.

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Punkt Nr. 4 verwiesen.