

Wie geht's weiter in der Bahnhofstraße ?

Ergebnisse Zukunftswerkstatt „Lebendige Bahnhofstraße“ am 9.4.2011



Neue Planung gemeinsam mit BürgerInnen !

Keine Nachverdichtung !
Öffentliche Flächen erhalten + aufwerten !
Weststadt + Bergheim gut verbinden !
**Verkehrskonzept von den motorisierten Rädern
auf die menschlichen Füße stellen !**

Herausgeber: BI Lebendige Bahnhofstraße,
Redaktion: SprecherInnen der BI Lebendige Bahnhofstraße
Roswitha Claus, Alex Füller, Wolfgang Gallfuß, Regina Kadel, Claudia Köber, Dietrich Hildebrandt

c/o Wolfgang Gallfuß, Ringstr.9, 69115 Heidelberg www.heidelberg.bewusst-bewegen.de
Juli 2011

Bürger warten nicht, sie beteiligen sich selbst !

Trotz schönstem Frühlingswetter fanden sich an einem Samstagnachmittag, am 9.4.2011, fast 50 BürgerInnen für 4 Stunden zur Zukunftswerkstatt „Wie geht's weiter in der Bahnhofstraße?“ zusammen.

Der Unmut in der Bürgerschaft über das gerade fertig gestellte Justizzentrum in der Bahnhofstraße ist nach wie vor groß. Dieses Gebäude lässt erahnen, was noch käme, wenn der noch bestehende Bebauungsplan tatsächlich umgesetzt würde. Dies zu verhindern, ist nach vor das Ziel der Bürgerinitiative Lebendige Bahnhofstraße, die zur Bürgerbeteiligung und zur Zukunftswerkstatt einlud.

Das wesentliche Ergebnis der Veranstaltung ist eigentlich nichts Neues:

Die Stadtplanungsprosa der Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbs von 2005 und des Bebauungsplans von 2008 versprach eine Neubebauung zur Verbesserung der Attraktivität des Gebiets und zur Verringerung der Barrierewirkung der Kurfürsten-Anlage. Nicht mehr und nicht weniger erwarten die TeilnehmerInnen: Diese Ziele müssen nun endlich auch umgesetzt werden.

Die Realität sieht leider anders aus, wie man am fertig gestellten Justizzentrum, am Bebauungsplan, den Planungen der STRABAG Gebäude und am geplanten Verkehrskonzept Kurfürsten-Anlage feststellen kann.

Bei der Veranstaltung beschäftigte man sich deshalb nochmals ausführlich mit den ursprünglichen städtebaulichen Zielen und entwickelte viele praktische Vorschläge, wie man die Versprechungen doch noch einlösen kann.

DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE DER ZUKUNFTS- WERKSTATT BAHNHOFSTRASSE

1. Bebauung: Keine Nachverdichtung, nur Neubebauung auf den Bestandsflächen !

Bei den noch nicht überplanten Bauflächen (also Zollamt, Bauhaus, Geschäftszeile an der Kurfürsten-Anlage und die Arrondierung des Crowne Plaza Hotels) dürfen neue Gebäude mit maximal 4 Vollgeschossen nur auf den bestehenden Grundflächen gebaut werden. Damit soll die geplante massive Nachverdichtung und Verdoppelung der Nutzflächen und des Verkehrs verhindert werden.

2. Öffentlicher Raum: nichtkommerzielle Begegnungsräume für ALLE erhalten, neu schaffen und aufwerten ! Der bestehende

Bebauungsplan privatisiert ca. 6.000 qm öffentlichen Raum. Das wird abgelehnt. Am Standort des Busbahnhofs könnte stattdessen sofort ein neuer öffentlicher Platz entstehen, wenn die Neubebauung auf die jetzt schon bebauten Flächen begrenzt würde.

3. Verkehr: Das Verkehrskonzept von den motorisierten Rädern auf die menschlichen Füße stellen: Weststadt und Bergheim fußgänger- und radfahrerfreundlich verbinden !

Die absehbare Verkehrsplanung bevorzugt nach wie vor den Autoverkehr und den öffentlichen Verkehr. Aufstellflächen auf den Mittelinseln sind zu klein bemessen, die Ampelwartezeiten für RadfahrerInnen und FußgängerInnen werden wahrscheinlich auch weiterhin bis zu 4,5 Minuten lang sein. Eine umweltbewusste Verkehrsplanung sieht aus der Sicht der TeilnehmerInnen anders aus: Sie soll sich an den Interessen der FußgängerInnen, der RadfahrerInnen, dann des öffentlichen Verkehrs und schließlich am Autoverkehr orientieren. In der Bahnhofstraße sollte ein Verkehrskonzept analog zu „Begegnungszonen / Shared Space“ getestet und bei Erfolg auch in die Kurfürsten-Anlage übertragen werden.

Das Planungsgebiet

Rohrbacherstraße -Kurfürsten-Anlage- Bahnhofstraße - Römerkreis



Ca. 1960: Blick von Westen auf das Gelände des ehemaligen Alten Bahnhofs, heute Teil des Bebauungsplangebiets.

Eindrucksvoll ist, dass die einmalige Lage von Heidelberg zwischen Königstuhl und Heiligenberg durch keinerlei überdimensionierte Hochbauten verdeckt wird. Das ursprüngliche städtebauliche Konzept für die Verbindung des neuen Bahnhofs mit der Innenstadt sah ein „grünes Band“ vor: man sollte vom Bahnhof aus das Schloss sehen und durch Parkanlagen die Innenstadt erreichen.

Mitte der 60 er Jahre entstanden die Behördengebäude -die gerade abgerissen werden- die Bahnhofstraße wurde begrünt.

Die Architektur der Behördengebäude erhielt damals Auszeichnungen; wegen Asbestbelastung wurden sie in den 90er Jahren mit viel Aufwand saniert.

Die Sanierung reichte aber wohl nicht aus, denn die Asbestbelastung war dann das wichtigste Argument für das Neubauvorhaben der Justiz. Beim aktuellen Abriss des sogenannten Saalgebäudes neben dem Justizzentrum scheint aber auf einmal kein Asbest mehr vorhanden zu sein, besondere Sicherheitsmaßnahmen beim Abriss wurden bisher nur sporadisch beobachtet.



2011: Statt der eher maßvollen Baukörper der Behördengebäude entstehen dichte und lange Bauriegel entlang der Bahnhofstraße. Die vorhandenen Bäume werden dafür geopfert.

Die Architektur ist übliche, billige Stangenware, wie man sie an vielen Orten findet.

Sie haben nichts oder wenig mit dem formulierten städtebaulichen Ziel zu tun, „die städtebauliche Struktur der Weststadt aufzugreifen und die Durchlässigkeit nach Bergheim zu verbessern“.

Bebauungsplan: zurück auf los !

Gegen die ursprünglichen Ziele der Neubebauung des Jahres 2005 hat kaum ein Bürger etwas einzuwenden. Darüber waren sich die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt einig.

Der damalige Wettbewerbssieger, das Planungsbüro Pesch (Stuttgart), greift nach der Beurteilung durch die Jury „die vorhandene Struktur der Weststadt“ auf und zeichnet sich durch angepasste Gebäudehöhen, eine aufgelockerte Blockstruktur mit ruhigen, attraktiven und begrünten Innenhöfen aus.

Der durch eine knappe konservative Mehrheit des damaligen Gemeinderats im Jahr 2008 beschlossene Bebauungsplan realisierte aber Anderes:

Die Bauflächen werden maximal verdichtet zum Nutzen des Investors, des Landes Baden-Württemberg und der Grundstückseigentümer, zum Nachteil der Bevölkerung.

BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG: DIE URSPRÜNGLICHEN STÄDTEBAULICHEN ZIELE UMSETZEN !

Der Sieger des Ideenwettbewerbs heute :

"Wir müssen verhindern, dass die Stadtzentren nur noch gemeine Orte zum Geldausgeben werden."

Franz Pesch, Professor für Stadtplanung an der Universität Stuttgart in der RNZ vom 12.4.2011

Als Ziele des städtebaulichen Ideenwettbewerbs des Jahres 2005 legte der damalige Gemeinderat fest:

- Die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz attraktiver zu gestalten,
- die Verbindung zwischen den Stadtteilen Bergheim und Weststadt über die Kurfürstenanlage zu verbessern,
- die „Aufenthalts- und Erlebnisqualität“ zu erhöhen,
- Grünflächen und Freiräume zu gestalten und damit
- „die Wohnumfeldqualität“ für die Weststadt und Bergheim zu verbessern.

Der gleiche Gemeinderat beschließt dann 2008 mit einem investorenfreundlichen Bebauungsplan:

- öffentliche Räume zu reduzieren,
- Straßenfläche an den Investor STRABAG zu verkaufen,
- die städtebauliche Qualität der Bahnhofstraße durch Verengung zu vermindern,
- 18 Bäume zu fällen,
- die Höhen der Neubauten gegenüber den bestehenden Gebäuden zu erhöhen,
- statt einer aufgelockerten eine massive, eintönige, abgeschlossene Baustruktur und Architektur zuzulassen,
- vorgesehene öffentliche Innenhöfe zu überbauen und der Öffentlichkeit zu verschließen.
- die Wohnumfeldqualität durch massive Verdichtung zu verschlechtern.

BEBAUUNGSPLAN

Die Teilnehmer der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen:

- Das Zollamt soll in seiner bestehenden Form erhalten bleiben. Die zur Bahnhofseite liegende Frei- und Straßenfläche könnte bei entsprechender Straßenführung und Gestaltung als öffentlicher Eingangssituation in die „shared-space Bahnhofstraße“ mit Außenbewirtschaftung gestaltet werden.
- Wenn die STRABAG-Gebäude doch nicht gebaut werden, sollen die bestehenden Gebäude erneuert und zwischen den Gebäuden öffentliche Querungen zur Kurfürsten-Anlage eingerichtet werden.
- Die Baufläche MK 5 (Teile des jetzigen Bauhauses) soll frei gelassen werden, mindestens aber die Nordseite, damit eine Sichtbeziehung zum Park an der Nordseite der Kurfürsten-Anlage und zum Heiligenberg erhalten bleibt. Platzgestaltung mit Springbrunnen.
- Die vorhandenen Baugrundstücke sollen in der jetzigen Form erhalten und festgeschrieben werden. Eine moderate Erhöhung der Gebäude soll bei Neubauten auf diesen Flächen möglich sein, maximal mit 4 Vollgeschossen ohne Staffelgeschoss.
- In MK 7 (Hotel an der Rohrbacher Straße) soll der Bestand nicht verändert werden. Es soll keine Erhöhung des Hotels und vor allem auch nicht des an der Rohrbacher Straße liegenden Rundbaus möglich sein.
- Die Fläche des Busbahnhofs sollte alsbald als öffentlicher Platz (Grün, Pflasterung, Bänke, Bestuhlung usw.) gestaltet werden, auch wenn in absehbarer Zeit keine Neubebauung an den Rändern erfolgt. Teile der östlichen Bahnhofstraße sollen in den Platz integriert werden.
- Die Fassaden der bestehenden Gebäude an der Kurfürstenanlage sollen neu gestaltet werden, z.B. durch Begrünung.
- Wenn Neubebauung erfolgt, soll ein hoher Wohnanteil gewährleistet sein.
- Gesetzlich geforderte Parkplätze (Autos, Fahrräder) müssen auf den Grundstücksflächen untergebracht werden. Der jetzt vorhandene Bestand muss erhalten, bzw. neu geschaffen werden.
- Öffentliche Versammlungs- und Aufführungsräume für die Weststadt sollen geschaffen werden, z.B. am westlichen Rand von MK 7 (Gebäude nach dem Bauhaus) in Richtung des neuen öffentlichen Platzes.
- Die Bahnhofstraße soll in Anlehnung an das Konzept „shared space“ geplant werden.
- Vorhandene Vorkaufsrechte durch die Stadt sollen zur Realisierung dieser Ideen genutzt werden.



Für eine ehrliche Informationspolitik

Die Entscheidung über den Bebauungsplan (ab 2004) war in keiner Phase wirklich transparent. Pläne, Bilder und Veröffentlichungen schönten die Planungsabsichten.

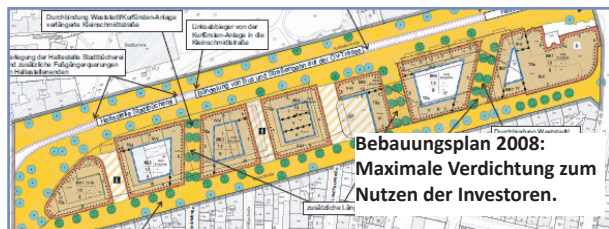
Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs 2005 wurde im Heidelberger Schloss ausgestellt und in einer Broschüre veröffentlicht. Auf dieser Grundlage beschloss der Heidelberger Gemeinderat 2008 den geltenden Bebauungsplan, der nun erneut geändert werden soll.



IDEENWETTBEWERB 2005 + BEBAUUNGSPLAN 2008

Der veröffentlichte Siegerentwurf des Stuttgarter Stadtplaners Franz Pesch täuscht dem Betrachter eine offene Bebauung vor, die so nicht vorgesehen war (s. Plan oben)

Die eingezeichneten Baukörper zeigen das erste Obergeschoss und nicht das Erdgeschoss. Auf Erdgeschosshöhe war eine geschlossene Gebäudekante vorgesehen, die sich erst im ersten Obergeschoss öffnet. Nur der sehr fachkundige Bürger hätte das erkennen können, wenn er sich überhaupt der Mühe des Wegs auf das Schloss unterzogen und dort das Eintrittsgeld zur Wettbewerbsausstellung entrichtet hätte.



Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße meinen:

Die suggerierte, offene Bauweise des Pesch-Plans soll als Grundlage für die erneute Änderung des Bebauungsplans sein:

Weniger Nachverdichtung bedeutet mehr Lebensqualität und weniger Verkehr !

Auffällig ist weiterhin, dass nur der erste Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs (aus Stuttgart) schon 2005 ein Gebäude in genau der Größe vorsah, wie es von den Behörden des Stuttgarter Justizministeriums gebraucht wird. Und das trotz der Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs, dass es nicht das vorrangige Ziel sei, die Funktion der Justiz an dieser Stelle zu erhalten. Andere Wettbewerbsteilnehmer kamen zu städtebaulich sehr reizvollen Lösungen, die aber keinen Platz für die Justiz vorsahen. Um den

Raumbedarf der Justiz zu erfüllen, nahm Prof. Pesch sogar einen zu diesem Zeitpunkt nicht erklärbaren Straßenverlauf der verlängerten Albert-Mays-Straße in Kauf. Diese Straße macht in seinem Plan einen städtebaulich überraschenden Knick. Planerisch schlüssiger wäre ein durchgehender Verlauf gewesen, wie bei der verlängerten Häuserstraße. Der hätte dann später allerdings nicht den Neubau des Justizzentrums in der gewünschten Größe erlaubt.

Optische Verniedlichung der tatsächlichen Bauhöhen



das linke Bild stammt aus einer Veröffentlichung der Fa. STRABAG, 2007, die Bauhöhe des Justizzentrums ist optisch geschönt...

...in der Realität ist das Gebäude deutlich höher.



BÜRGERBETEILIGUNG

Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen:

-eine öffentliche, gemeinsame Sondersitzung der Bezirksbeiräte Weststadt und Bergheim und des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses, wo die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße den gemeinderätlichen MandatsträgerInnen und der Fachverwaltung durch VertreterInnen der BI Lebendige Bahnhofstraße vorgestellt werden.

-Dann: öffentliche Fachworkshops für die Bürgerschaft zu den Themen Verkehrsplanung, Baudichten, Stadtbild, Ökologie.

-Es sollen konkurrierende und alternative Konzepte und Planungen zu den zentralen Themen Verkehr und Bebauung in Auftrag gegeben und öffentlich vorgestellt und diskutiert werden. Ausschreibungstext und die Ziele sind durch die Gremien, z.B. bei einer nachfolgenden gemeinsamen Sitzung der oben genannten Personengruppen, öffentlich zu entwickeln. Die Bürgerschaft soll mitreden können.

BÜRGER WOLLEN WAHREITSGEMÄSS INFORMIERT UND FAIR BETEILIGT WERDEN

Versprechung: normale Bäume...



oben:
Veröffentlichung auf der Homepage der Stadt Heidelberg, schöne, große Bäume...

....Realität: Flachbäume ?



... die Realität: Flachbäume aus Verkehrssicherheitsgründen, wie in der Rohrbacher Straße und in der Bahnhofstraße?



Öffentlicher Raum ist Begegnungsraum

Immer mehr öffentliche Räume werden privatisiert

Bei vielen HeidelbergerInnen (besonders den Anwohnern) wächst das Gefühl, dass aber öffentlicher Raum den Bürgern zunehmend entzogen wird: Große Teile der Bahnhofstraße wurden an die Fa. STRABAG verkauft. Teile des Busbahnhofs am Bauhaus sollen ebenfalls überbaut werden. Insgesamt fallen so ca. 5.000 qm öffentlicher Fläche in die Hände von Privatinvestoren. Der neu geplante Platz am Justizgebäude ersetzt diese Flächen nicht. In der Poststraße ist der Vorplatz des alten Hallenbads ebenfalls an den Investor verkauft worden, damit diese Fläche zur gastronomischen Nutzung verwertet werden kann.

Im Bereich zwischen Kurfürstenanlage und Bahnhofstraße wird diese Entfremdung durch die Art der Bebauung noch verstärkt: Anstatt frei zugängliche Innenhöfe mit Aufenthaltsqualität zu schaffen, wie sie im Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahr 2005 noch vorgesehen waren, wird ein Teil der Höfe im Erdgeschoss vollständig überbaut, die übrigen werden wohl aufgrund der Baustruktur nicht öffentlich zugänglich sein.

Die aktuell geplante Riegel-Bebauung wird nah an die Gründerzeitbebauung herangerückt, dadurch wird der Bruch in der Bauästhetik von der Süd- auf die Nordseite der Bahnhofstraße verstärkt.

Teilverkauf der Bahnhofstraße: ein gutes Geschäft für Heidelberg ?

Ca. 1.500 qm der Bahnhofstraße wurden an den Investor STRABAG verkauft. Der Verkaufserlös müsste ca. 1.5 Mio Euro betragen haben, wenn man die Weststädter Grundstückspreise zu Grunde legt. Wieviel Geld tatsächlich geflossen ist, bleibt das Geheimnis des Heidelberger Gemeinderats und der Stadtverwaltung. Bekannt ist nur, welche Umbaukosten die Fa. STRABAG im öffentlichen Straßenraum übernommen hat, die durch den Bebauungsplan entstehen. Die folgende Tabelle listet diese Kosten auf:

	Gesamt	Anteil STRABAG	Anteil Stadt HD
Gutachten	53.000	22.000	31.000
Leitungsverlegungen	2.300.000	1.872.000	428.000
Umbau Kurfürsten-Anlage	1.946.690	243.000	1.703.690
Umbau Bahnhofstr.	1.297.000	648.500	648.500
Neubau verlängerte Kleinschmidtstr.	226.300	226.300	
Neubau verlängerte Goethe-u. Häuserstr.	517.740		517.740
Neubau Platz vor Justizgebäude	396.000	79.200	316.800
Gesamtkosten	6.736.750	3.091.020	3.645.730



Alle durch STRABAG übernommenen Kosten sind allerdings im engeren Sinne Kosten, die ausschließlich durch die STRABAG-Baumaßnahmen entstehen. Sie dürften also nicht auf den Kaufpreis angerechnet werden.

Die Stadt HD hat darüber hinaus noch mindestens 1,2 Mio Euro öffentliche Mittel aufgewendet, um das Umfeld der STRABAG Gebäude neu herzustellen.

Ob das ein gutes Geschäft für die Stadt und die Bürgerschaft ist ? Für STRABAG hat sich das Geschäft wohl gelohnt.

ÖFFENTLICHER RAUM Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen:

Der Altbestand von 53 222 qm öffentlicher Flächen muss erhalten und durch öffentliche Plätze, durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang usw. für die Bürgerschaft nutzbar gemacht und aufgewertet werden.

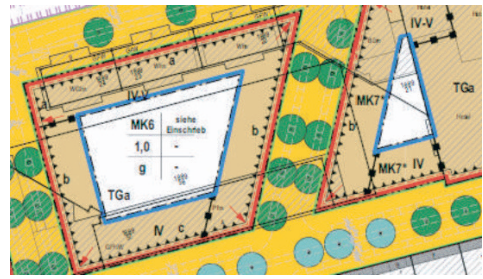
Es können und müssen allerdings auch neue Flächen erschlossen werden, um die bereits verkauften zu ersetzen. Neben dem geplanten Platz vor dem Justizzentrum soll deshalb mindestens die Fläche des jetzigen Busbahnhofs als öffentlicher Raum gestaltet werden. Teile der östlichen Bahnhofstraße auf der Höhe des Busbahnhofs wären ebenfalls gut geeignet, um sie in dieses Platzkonzept einzubeziehen.

Das gelingt aber nur, wenn

- die an der Stelle des jetzt vorhandenen, kaum genutzten Busbahnhofs vorgesehene dichte Neubebauung aufgegeben wird,
- der Busbahnhof verlegt wird,
- die künftige Bebauung sich an den jetzt vorhandenen Eigentumsflächen von Bauhaus und der Grundstücke entlang der Kurfürsten-Anlage orientiert und
- Teile der östlichen Bahnhofstraße verkehrsberuhigt werden.

**5.000 QM ÖFFENTLICHE
FLÄCHEN SOLLEN DER
BÜRGERSCHAFT
GENOMMEN WERDEN:
CA. 1.500 QM BAHNHOF-
STRASSE
CA. 3.500 QM BEIM BAUHAUS**

Geplante Überbauung beim Bauhaus:



Jetziger Busparkplatz am Bauhaus: Hier könnte kurzfristig ein schön gestalteter, öffentlicher Platz entstehen statt der geplanten privaten Überbauung, s. Plan oben. Diese Fläche gehört der Stadt Heidelberg und ist mindestens 4.000 qm groß. Der Busparkplatz kann verlegt werden, wie im städtebaulichen Wettbewerb 2005 vorgesehen war. Es halten dort nur wenige Busse.



Die BI Lebendige Bahnhofstraße bedankt sich für die Mitwirkung bei

den GemeinderätInnen

GAL: Doro Paschen

Die Grünen: Barbara Greven-Aschoff,
Christoph Rothfuß

SPD: Irmtraud Spinnler

Bunte Linke: Arnulf Weiler-Lorentz,
Hilde Stolz

+

den Experten

Ingolf Hetzel,VCD

Stephan Pucher,BUND

Nils Herbstrieth,

Planungsteams StadtRaumFluss

Ulrich Pfeiffer, Ecofahr

Thomas Rebel,

Stadtplanungsamt Heidelberg

Den Verkehr von den motorisierten Rädern auf die menschlichen Füße stellen !

Eines der wesentlichen Ziele des Bebauungsplans ist die bessere städtebauliche Verbindung zwischen Weststadt und Bergheim. Die Barrierewirkung der stark befahrenen Kurfürsten-Anlage soll reduziert werden.

Bei der Umsetzung dieser Ziele sollte die Verkehrsplanung vor allem FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Blick haben, denn diese VerkehrsteilnehmerInnen sind am meisten durch die trennende Wirkung der Kurfürsten-Anlage beeinträchtigt.

Immerhin bewegen sich in der Kurfürsten-Anlage mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Rad, als mit dem Auto (s. nebenstehende Zahlen). Hinzu kommt, dass die WeststädterInnen ca. 26 % aller Wege in der Stadt zu Fuß, 32 % mit dem Rad, 27 % mit dem ÖPNV und nur 15 % mit dem Auto zurücklegen (Untersuchung der Stadt Heidelberg, April 2011). In der Gesamtstadt sieht es nicht viel anders aus. Die Mehrzahl der BürgerInnen bewegt sich also ökologisch bewusst fort. Dieser Trend muß durch eine noch stärker ökologisch orientierte Verkehrsplanung, nicht nur in der Kurfürsten-Anlage, unterstützt werden.

Dazu braucht es aber andere Verkehrskonzepte, als die, die bisher angestrebt werden. Aktuell wird dem Straßenbahnverkehr und dem Autoverkehr freie Fahrt gegeben, zum Nachteil von RadfahrerInnen und FußgängerInnen. FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden deswegen auch in Zukunft lange Wartezeiten an den Ampeln auf Aufstellflächen haben, die immer noch zu knapp bemessen sind.

Quellen: * Verkehrsgutachten 2008, 2009 + Mobilitätssteckbrief Heidelberg, zu finden unter: www.heidelberg.de oder www.heidelberg-bewusst-bewegen.de

DER ÖKOLOGISCHE UMSTIEG HAT SCHON BEGONNEN...

ZAHLEN + FAKTEN

IN EINER STUNDE SIND IN DER KURFÜRSTEN-ANLAGE UNTERWEGS *

Autos: ca. 1.200

Zählung Stadt HD am 14.11.2007, 16.00 -17.00

AM FUSSGÄNGERÜBERGANG SPARKASSE

(6.4.2011, 16.00 bis 17.00)

eigene Zählung der BI Lebendige Bahnhofstraße

RadfahrerInnen: ca. 300

FußgängerInnen: ca. 600

WESTSTÄDTERINNEN BENUTZEN FÜR IHRE TÄGLICHEN WEGE *

Die eigenen **Füße:** 26 %

Das **Rad:** ca. 32 %

Die **Straßenbahn:** ca. 15 %

Das **Auto:** 15 %

AMPELWARTEZEITEN AM ÜBERGANG SPARKASSE

Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen:

Durchschnittlich

29 bis 64 Sekunden *

Meistens, nach eigener Messung:

290 Sekunden

Für Autos:

Durchschnittlich 3 bis 7 Sekunden*

Für eine Straßenbahn: *

Durchschnittlich 25 bis 34 Sekunden

GEPLANTE MOBILITÄTSQUALITÄTEN*

Autos + Straßenbahn: sehr gut bis gut

FußgängerInnen + RadfahrerInnen:

Ausreichend bis ungenügend

GEPLANTE AUFSTELLFÄCHEN AN DEN FUSSGÄNGER + RADÜBERGÄNGEN:

Rad: 2 m x 3 m

Länge eines Rads mit Kinderanhänger:

ca. 3,50 m

VERKEHR

Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen:

- **Einbindung der Übergänge in ein städtisches Rad- und Fußgängernetz.** Die vorrangigen Ziele, die schnell und sicher erschlossen werden müssen, sind: Bismarckplatz, Altstadt, Bergheimer Straße und Hauptbahnhof. Eine schnelle Süd-Nord Achse und Nord-Süd Achse mit Anbindung an den Neckar und an den Ost-West und West – Ost Verkehr sollen geschaffen werden.

- **Grüne Welle für RadfahrerInnen und FußgängerInnen:** Die Vorrangschaltungen für den ÖPNV müssen mit dem Fußgängerverkehr und nicht mit dem Autoverkehr koordiniert werden. An Haltestellen muss für Fußgänger grün sein, bevor eine Straßenbahn kommt, damit sie ggf. in die Straßenbahn auch einsteigen können.

- **Kurze Wartezeiten an den Fußgänger- und Radfahrrampeln, längstens 60 Sekunden** und nicht, wie vorgesehen, durchschnittlich bis ca. 70 Sekunden. Denn daraus ergeben sich wieder Wartezeiten bis 270 Sekunden, wie es zur Zeit der Fall ist. Im ungünstigsten Fall muss derzeit ein Fußgänger, der vom Römerkreis zum Bismarckplatz läuft, bis zu 7 Minuten an zwei Ampeln zubringen, bei einer reinen Gehzeit von ca. 8 bis 10 Minuten. Für RadfahrerInnen sind die relativen Wartezeiten noch höher. Die langsamsten und nicht die schnellsten Fortbewegungsarten sollten am flüssigsten geleitet werden.

- **Ausreichend große Aufstellflächen an den Übergängen,** vor allem auch für RadfahrerInnen: mindestens 4,00 x 3,00 Meter, damit

sich auch Fahrräder mit Kinderanhänger (Länge ca. 3,50 Meter) dort gefahrlos aufstellen können. Im Moment sind nur 2,00 Meter x 3,00 Meter vorgesehen.

- **Ausreichend lange Querungszeiten,** damit auch mobilitätseingeschränkte Menschen gut queren können.

- **Fußgängerwegbreite: ca. 4,00 Meter,** richtig abgetrennt von den Radwegen.

- **Breite der Radwege im Zweirichtungsverkehr: 4,00 Meter,** damit ein gefahrloses und schnelles Fahren möglich ist.

- **Die gesetzlich vorgeschriebenen Radparkplätze** müssen oberirdisch in ausreichender Anzahl angelegt werden.

- **Tempo 30** in der Kurfürsten-Anlage, der Bahnhofstraße und in den Querungsachsen.

- **Keine Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten auf den Hauptquerungsachsen** für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Verlegung der vorgesehenen Ein- und Ausfahrten in der verlängerten Kleinschmidtstraße an die West-, bzw. Ostseite der beiden STRABAG-Gebäuden.

- **Seitenlage der Straßenbahn statt Mittel-lage:** dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Gewinn von Straßenraum für die oben genannten Verbesserungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen.



Alternativen entwickeln: Shared Space + StadtRaumFluss

Verkehrsmentalität ändern ! Alternativen zulassen !

Ökologische Verkehrskonzepte können nicht ausschließlich technischer Natur sein, sondern sie setzen eine tiefgreifende Änderung des Mobilitätsverhaltens aller BürgerInnen voraus. Dies geschieht bereits in den letzten Jahren, ökologische Fortbewegungsmittel gewinnen an Bedeutung. Es setzt sich die Einsicht durch, dass für die innerstädtische Mobilität das Auto im Vergleich bspw. zum Fahrrad häufig nicht so effizient ist. Eine geringe Fahrgeschwindigkeit von Rad oder Auto führt nicht zu längeren Wegezeiten. Tempo 30 als innerstädtisches Tempolimit bringt mehr Sicherheit, weniger Lärm und Abgase und ist vor allem auch sehr viel Ressourcenschonender.

Deshalb sollten bei der Neuplanung der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße neben den technischen Optionen auch grundsätzliche Mobilitätsalternativen diskutiert, geprüft und ggf. umgesetzt werden.

ALTERNATIVE STADTRAUMFLUSS - MAGISTRALE



StadtRaumFluss ist ein integriertes Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzept. Entwickelt von dem Verein „Bürger für Heidelberg“ gemeinsam mit Städteplanern + Architekten (Niels Herbstrieth + Uwe Weishuhn) und Verkehrsplanern (Felix Berschin + VCD).

Das Konzept umfasst die gesamte Innenstadt: vom Karlstorbahnhof bis zur Autobahn nach Mannheim. Das südliche Neckarufer soll vom Verkehr entlastet werden, um den Zugang von der Innenstadt zum Neckar zu erleichtern. StadtRaumFluss bindet den öffentlichen Nahverkehr ein, verbessert ihn und gibt den RadfahrerInnen

und FußgängerInnen den ihnen zustehenden innerstädtischen Raum. Dieses Konzept kann schrittweise umgesetzt werden und ist viel kostengünstiger als das Tunnelprojekt. Aspekte von StadtRaumFluss könnten alsbald beim anstehenden Umbau der Kurfürsten-Anlage integriert werden, ohne dass wesentliche zusätzliche Kosten entstehen. Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen sich, dass „StadtRaumFluss“ als eine Planungsalternative für die Kurfürsten-Anlage ernsthaft geprüft wird.

Weitere Infos: www.f5x.de/smc/

**Weniger Lärm + Schadstoffe.
Mehr Sicherheit.**

**Freiwillig
Tempo**

30

in der Stadt

Danke! Die AnwohnerInnen
www.heidelberg-bewusst-bewegen.de

ALTERNATIVE SHARED SPACE

Shared Space (deutsch: etwa „gemeinsam genutzter Raum“) bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei das Fehlen von Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen und die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, während unter anderem die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt.

Der Grundgedanke des Shared Space sieht vor, den öffentlichen Raum für den Menschen aufzuwerten. Die Philosophie geht davon aus, dass der Verkehrsraum überreguliert ist, was sich etwa in Überbeschilderung ausdrückt. Zusätzlich zur Lebensqualität soll so auch die Sicher-



heit im öffentlichen Straßenraum verbessert werden. Die Straßenverkehrsordnungen werden reduziert auf „gegenseitiges Rücksichtnehmen“ und das Rechts-vor-Links-Gebot...

Insbesondere weil Shared Space in starkem Gegensatz zu den gewohnten Reglementierungen im Straßenverkehr steht, stößt es bei den meisten Personen intuitiv auf Ablehnung. Doch seit in den Niederlanden erste Projekte zu einer verbesserten Unfallstatistik und Lebensqualität beitrugen, vervielfachte sich das Interesse....

Unbestritten sind ... Effekte wie Lärmreduzierung durch langsames und Reduzierung der Schadstoffemissionen durch flüssiges Fahren sowie eine Aufwertung der Lebensqualität durch Umgestaltung des Straßenlandes.

Aus: www.wikipedia.de

ALTERNATIVEN ENTWICKELN

Die TeilnehmerInnen der Zukunftswerkstatt Bahnhofstraße wünschen:

- Es sollte ein Wettbewerb für ein ökologisch orientiertes Verkehrskonzept für den Bereich des Bebauungsplans Bahnhofstraße – Kurfürsten-Anlage ausgeschrieben werden. Ideen des Konzepts Shared Space und des Stadtentwicklungskonzepts „StadRaumFluss“ sollen Bestandteil der Ausschreibung sein.

- Alle Planungen müssen auf die Bedürfnisse von Menschen mit Handicaps zugeschnitten sein; alle gesetzlichen Vorschriften und die entsprechenden DIN-Normen müssen umgesetzt werden.

- Im Bereich der Bahnhofstraße und den Seitenstraßen und in einem stärker befahrenen Kreuzungsbereich der Kurfürsten-Anlage soll ein Konzept analog zu Shared Space versuchsweise getestet werden. Bis die Erfahrungen - insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Menschen - ausgewertet sind, sollten in der Kurfürsten-Anlage keine baulichen Fakten geschaffen werden, die für das Konzept Shared Space hinderlich wären.

- Die Eigentümer von Wohn- und Gewerbegebäuden sollen unterstützt werden, ein objektbezogenes ökologisches Verkehrsmanagement einzurichten, um unnötigen Autoverkehr zu vermeiden und um die Rush-Hour-Zeiten zu entzerren.





BARRIEREFREIHEIT STELLUNGNAHME ZUR KURFÜRSTEN-ANLAGE

Die Kurfürsten-Anlage ist mit ihren Gegebenheiten zum heutigen Stand wenig attraktiv. Sie weist für alle Nutzer Gefahren auf, egal ob Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer, mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen. Autos fahren oft mit viel zu hoher Geschwindigkeit, es gibt keine taktile Trennung zwischen Rad- und Fußweg. Die Fußgängerinseln bieten zu wenig Platz im Wartebereich, sie sind zu schmal. So ist nicht gewährleistet, dass alle Nutzer sicher aufgenommen werden. Sie stehen dann teilweise auf der Straße oder den Gleisanlagen. Die Querung der Gleise ist eine sportliche Herausforderung mit hohem Sicherheitsrisiko, besonders am Römerkreis und Bauhaus. Das hat zur Folge, dass die Grünphase der Signalanlage für die Überquerung nicht ausreicht. Der genannte Abschnitt ist insofern von großer Bedeutung, da sich in unmittelbarer Nähe ein Seniorenwohnheim und Pflegezentrum befindet und somit vermehrt von älteren, mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt wird.

Die genannten Beispiele bieten nur einen ganz kleinen Blick darauf, was in unserer Stadt zu tun ist. In Anbetracht der zwingend notwendigen stadtplanerischen und stadtgestalterischen Veränderung besteht damit einmal mehr die Möglichkeit, ein Stück Heidelberg für ALLE zu schaffen.

Um dies zu erreichen, müssen u. a. folgende Gesetze und Bestimmungen beachtet und umgesetzt werden: **Grundgesetz (GG) Artikel 3 Abs. 3...Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) § 4 Barrierefreiheit...Landesbauordnung Ba.-Wü. (LBO BW) § 39 Barrierefreie Anlagen. Geltende DIN-Normen: DIN 18024-1,... DIN 18040-1 ...DIN 32975.** Diese Angaben erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit!...Wir fordern, dass im Zuge von Planungen zur Veränderung und Verbesserung des gesamten Heidelberger Stadtbildes Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit unter Heranziehung diesbezüglich geschulter Fachkräfte getroffen werden.

Henri Rippl, 1. stv. Vorsitzender des bmb - Beirat von Menschen mit Behinderungen

Praxistest Kurfürsten-Anlage:



Auch für diese ökologische, behindertengerechte Mobilität muss der öffentliche Raum geplant werden: Länge des Tandemfahrrads mit Anhänger zum Transport des Rollstuhls: ca. 4,00 Meter, Breite ca. 1,00 Meter. Das ist weniger Platzbedarf als ein Auto benötigt. Fast die gleiche Größe hat ein Fahrrad mit einem Kinderanhänger. Darauf sind kaum ein Radweg und kaum eine Wartefläche im Straßenraum ausgelegt. Eine Testfahrt in der Kurfürsten-Anlage erweist sich als gefährlicher Hindernislauf.



Diese Forderung haben bis jetzt über 500 BürgerInnen unterschrieben.

An den Oberbürgermeister und den Gemeinderat der Stadt Heidelberg

Wir, die UnterzeichnerInnen, fordern die Stadt Heidelberg auf, bei der aktuellen Änderung des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage / Bahnhofstraße eine Form der Bürgerbeteiligung umzusetzen, die ein geregeltes, offenes und transparentes Verfahren garantiert, das von einem unabhängigen Moderator begleitet wird. In diesem Verfahren sollen zumindest folgende Themen- und Problemfelder erarbeitet werden:

- Baudichte, Bauhöhen, Nutzungen und Funktionen** für die Baufelder MK 1(Zollamt), MK 5-7 (Fläche zwischen Justizzentrum und Rohrbacher Straße), Einbindung in gesamtstädtische Entwicklungen;
- Fließender Verkehr:** Verkehrsführungen für FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Autos, Öffentlicher Personennahverkehr. Einbindung in gesamtstädtische Funktionen und Entwicklungen.
- Ruhender Verkehr:** Parkplatzangebote;
- Straßenraumgestaltung** Bahnhofstraße und Kurfürsten-Anlage;
- Freiflächen-, Grünflächen und Platzgestaltungen;**
- Belastungen der Umgebung** durch die Neubauten: Verkehr, Abgase, Lärm, Klima usw.

Der Gemeinderat soll auf der Grundlage der Vorschläge aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren die Bebauungsplanänderung beschließen. Dieses bürgerorientierte Beteiligungsverfahren schafft Vertrauen zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und gemeinderätlichen Gremien und bringt wichtige Erkenntnisse für das „Heidelberger Bürgerbeteiligungsmodell“.

**Ich unterstütze die Forderungen der Bürgerinitiative
Lebendige Bahnhofstraße:**

Vorname:.....**Name:**.....

Adresse:.....

Unterschrift:.....

Emailadresse:

zurück an: **BI Lebendige Bahnhofstraße,**
Unterzeichnung im Internet: www.heidelberg-bewusst-bewegen.de



**17 Bäume
hatten am
6.11.2008 keine Chance**



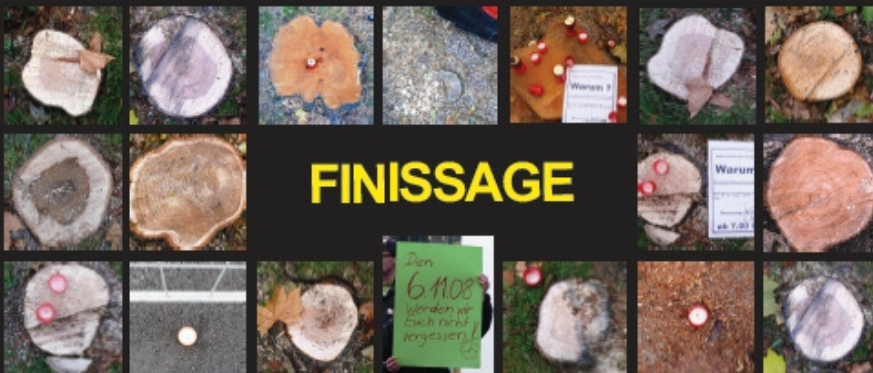
Welche Chance hatte das Bürgerengagement?

**Die Bürgerinitiative Lebendige Bahnhofstraße löst sich auf.
Resümee von 4 Jahren Engagement:**

HAT`S WAS GEBRACHT?

Anlass, Ziele und Etappen der Bürgerinitiative, Resümee
Stellungnahmen GemeinderätInnen, Diskussion

**Donnerstag, 8. Dezember 2011, 19 Uhr
Volkshochschule, Bergheimer Str. 76**



Veranstalter: BI Lebendige Bahnhofstraße in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Heidelberg