

# **Konversion Südstadt**

**Gesprächsnotiz  
Stadtteilgespräch Römerstraße  
am 4. Februar 2014**

Hoffnungskirche, Feuerbachstraße 4

## Konversion Südstadt - Gesprächsnotiz Stadtteilgespräch Römerstraße am 04.02.2014



### 1. Überblick Stadtteilgespräch

#### Teilnehmer/-innen

Teilnehmer	ca. 100 Teilnehmer/-innen
Verwaltung	Frau Bernhard, Frau Fischer, Herr Hahn, Herr Zimmermann (Amt für Stadtentwicklung und Statistik) Frau Friedrich, Herr Rebel (Stadtplanungsamt) Herr Beyene, Herr Gieler, Herr Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement) Herr Schwarz (Landschafts- und Forstamt)
Fachplanung	Herr Dr. Schwarzmann, PTV Group, Karlsruhe
Stadtteilverein	Herr Feuerstein
Projekt- steuerung	Herr Dr. Schmitt, NH ProjektStadt, Konversionsbüro Heidelberg Herr Dr. Erl metris architekten/711lab
Moderation	Herr Buff, Netzwerk für Planung und Kommunikation, Stuttgart Herr Sippel, Netzwerk für Planung und Kommunikation, Stuttgart
Ort	Hoffnungskirche, Feuerbachstraße 4, Heidelberg-Südstadt
Uhrzeit	18.00 Uhr bis ca. 21.00 Uhr

#### Gliederung Stadtteilgespräch Römerstraße

- Begrüßung und Einführung in das Stadtteilgespräch (Herr Hahn)
- Input Masterplan: Logik Planungsprozess und Zwischenschritt (Herr Dr. Schmitt)
- Input Überblick verkehrsplanerische Untersuchung (Herr Dr. Schwarzmann)
- Gesamtbetrachtung: Abwägung / Empfehlung durch Fachplanung (Herr Dr. Erl)
- Einordnung der Empfehlung aus Sicht des Stadtteilvereins (Herr Feuerstein)
- Stadtteilgespräch:
  - > Einstieg Podiumsrunde (Herr Dr. Erl, Herr Feuerstein, Herr Dr. Schwarzmann, Herr Thewalt)
  - > danach Öffnung der Gesprächsrunde für Fragen/Anmerkungen von den Teilnehmer/-innen
- Ausblick und Schlusswort (Herr Hahn)

## 2. Diskutierte Aspekte, Anmerkungen und Anregungen

Die im Rahmen des Podiumsgesprächs thematisierten Aspekte, Anmerkungen und Anregungen seitens der Teilnehmer/-innen sind - sofern zum besseren Verständnis erforderlich - aus Kenntnis der geführten Diskussion durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Eine Wertung der Diskussionsbeiträge ist nicht erfolgt.

### 2.1 Straßen-/Verkehrsraum Römerstraße

#### Straßenraumcharakter/Aufenthaltsqualität

- Römerstraße als Stadtraum muss im Charakter verändert werden, mit der Verkehrsbelastung „kann gelebt“ werden
- Charakter der Römerstraße hin zu einer „grünen“ Stadtstraße mit Aufenthaltsqualität verändern
- Lösungen für die Gestaltung der Römerstraße müssen realistisch sein; finanzielle Ausstattung der Stadt im Blick behalten
- Tunnellösung hat aus finanzieller Sicht keinen Sinn; erscheint unrealistisch



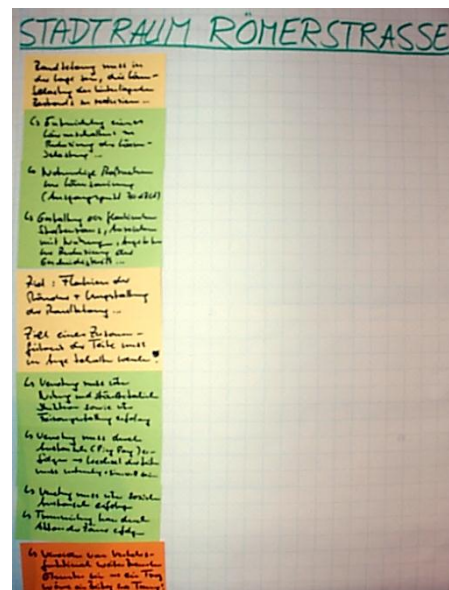
#### Lärm-/Feinstaubbelastung

- Perspektivwechsel vollziehen: Nicht die Optimierung des Verkehrsflusses für die Gestaltung der Römerstraße als Aufgabenstellung verstehen, sondern das Schutzbedürfnis derer, die dort leben bzw. leben sollen in den Vordergrund stellen; Ziel muss sein Lebensqualität zu schaffen
- Aufwerten und Gestalten des Straßenraums hinter der Bordsteinkante und Anreichern mit Nutzungsangeboten
- „Vorzone“ der Randbebauung als Aufenthaltsbereich qualifizieren auch unter dem Aspekt Reduzierung Fahrgeschwindigkeit auf der Römerstraße
- Randbebauung Römerstraße soll Lärmbelastung der dahinter liegenden Bestandsgebäude reduzieren (Lärmschatten)
- Abschirmfunktion der Randbebauung in Konzeption einbeziehen
- Notwendige Maßnahmen zur Lärmsanierung der Randbebauung vornehmen (Überschreitung Richtwert 70dB (A))
- Erreichen eines Lärmniveaus, dass es ermöglicht, nachts zu schlafen
- Geschwindigkeitsreduzierung auf der Römerstraße zum Reduzieren der Feinstaub- und Lärmbelastung
- Verkehrsfluss unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit auf Römerstraße sicherstellen; minimieren der Anzahl der Halte trägt zur Minderung der Immissionsbelastungen bei
- Vorgeschlagene „Grüne Welle“ kann zur Reduzierung der Emission beitragen
- Einbau „Flüsterasphalt“ auf der Römerstraße als Beitrag zur Lärmreduzierung
- Solide Aussagen zur Verbesserung der Emissionssituation sind erst nach konkretisierenden Untersuchungen möglich (erfordert u.a. städtebauliches Konzept)



**Verkehrs-/Erschließungskonzept**

- Minimieren zusätzlicher Verkehrsbelastungen ausgehend von erweiterten Ziel- und Quellverkehre in der Südstadt aufgrund der Nachnutzung der Konversionsflächen
- Beibehalten der Römerstraße als Erschließungsachse zum Vermeiden von Ausweichverkehr in angrenzende Quartiere
- Verkehrsplanerische Betrachtung auch über die Südstadt hinaus anstellen (Durchfahrt Nord-Südachse)
- Ausrichten des Erschließungskonzept auf eine direkte Erreich-/Anfahrbarkeit (insbesondere Anlieferverkehre) von der Römerstraße mit dem Ziel, den Erschließungsverkehr nicht in die Nebenstraße zu verlagern
- Sorge, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Römerstraße zu Schleichverkehr in den parallel verlaufenden Straßen führt; dem muss zwingend entgegengewirkt werden vor allem mit Blick auf den Schwerlastverkehr



**Radverkehr**

- Bei Gestaltung Römerstraße die Option prüfen/einbeziehen, den Radweg auf der Fahrbahn anstatt separat wie dargestellt zu führen (Schutzstreifen);
- Integration statt Separierung; erfordert andere Aufteilung des Straßenquerschnitts
- Integration Radverkehr auf die Fahrbahn fördert Geschwindigkeitsreduzierung des Autoverkehrs und Sicherheit der Radfahrer (Win-win-Situation)
- Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Fahrbahn ist bei Beibehaltung des Straßenquerschnitt der Römerstraße (von Bordstein zu Bordstein) nur eingeschränkt möglich
- Entstehender „Liberostreifen“ durch Veränderung der Fahrbahnaufteilung wird im Wesentlichen als Aufstellstreifen für Abbiegebeziehung benötigt
- Anordnung einer Nutzungspflicht für die geplanten Radwege ist nicht inhaltlicher Bestandteil des Masterplans



**2.2 Querungen/Vernetzung**

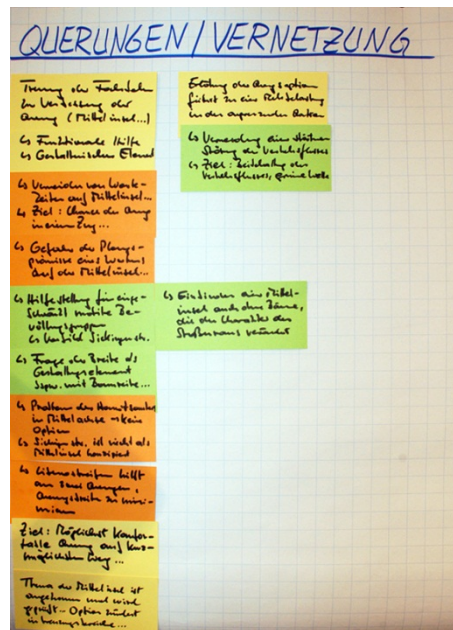
**Stadträumliche Vernetzung**

- Ziel der stadträumlichen Vernetzung erfordert geeignete
  - > städtebauliche Strukturen
  - > Nutzungsangebote im Bereich der Randbebauung
  - > freiraumplanerische Gestaltung des Straßenraums
- Zusammenführen der Siedlungsbereiche beiderseits der Römerstraße bei Verkehrslösungen im Auge behalten
- Vermeiden von verkehrsfunktionalen Elementen, die eine Trennung verstärken (Trog wäre eine Beitrag zur Trennung)
- Vernetzung der Siedlungsbereiche muss auch über den sozialen Austausch der Bewohner erfolgen
- Trennwirkung wird auch durch den Wegfall der Zäune abgebaut



### Gestaltung Straßenquerungen

- Anlage von Mittelstreifen/-inseln als gestalterisches Element (Fahrbahntrennung) und zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger prüfen
- Funktionale Hilfe vor allem für eingeschränkt mobile Bevölkerungsgruppen (z.B. ähnlich im Bereich Sickingenstraße)
- Lage des Hauptsammlers in der Mittelachse der Römerstraße steht dem Pflanzen von Bäumen im Bereich der Mittelinseln entgegen (keine Option)
- Einbinden einer Mittelinsel auch ohne Bäume zur Veränderung des Straßenraumcharakters
- Schaffen von komfortablen Querungssituationen mit möglichst kurzen Weglängen (Straßenbreite)
- Angebot Mittelinsel soll nicht dazu führen, dass ein Warten der Fußgänger beim Queren eingeplant wird (Querung in einem „Zug“, vermeiden von Wartezeiten auf der Mittelinsel)
- „Liberostreifen“ ermöglicht bei zwei Querungen die Straßenbreite entsprechend zu reduzieren
- Sorge, dass die Erhöhung der Anzahl Querungsmöglichkeiten den Verkehrsfluss stört („Grüne Welle“) und sich hierdurch eine verkehrliche Mehrbelastung der angrenzenden Quartieren ergibt (Ausweich-/Schleichverkehre)



### 2.3 Grundsätzliche/übergeordnete Aussagen (Themenspeicher)

#### Gesamtstädtische Betrachtung

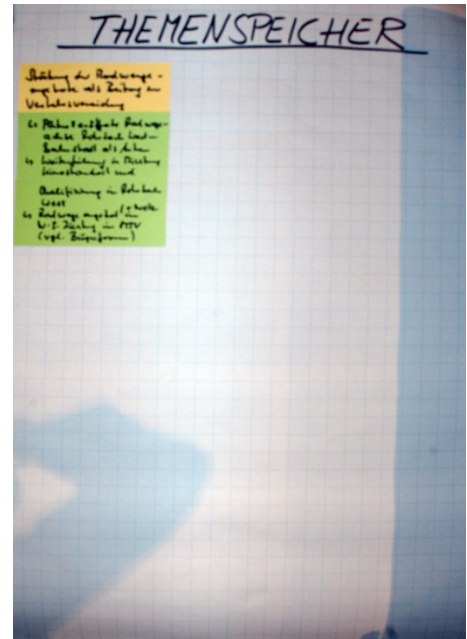
- Suche nach alternativen Trassen; hieraus sollen jedoch keine Mehrbelastungen für die Rohrbacher Straße und die Speyerer Straße resultieren; Leistungsfähigkeit Knoten Speyerer Straße stößt durch Mehrbelastung aufgrund der Anbindung der Bahnstadt bereits an seine Grenzen (insbesondere durch die neu geplante Straßenbahnlinie)
- Grundsätzliche Umfahrungsdiskussion greift zu kurz, da > im übrigen Stadtgebiet/Verkehrsnetz ähnliche Belastungssituationen bestehen und > die Gemarkung der Stadt Heidelberg keinen Raum für eine weitere Umfahrung bietet
- Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Römerstraße in gesamtstädtische Betrachtung einordnen
- Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplans beginnt voraussichtlich in 2015, Vorbereitung (Mittelanmeldung) läuft in diesem Jahr
- grundsätzliche Betrachtung zu Optimierung aller Verkehrsarten insbesondere mit dem Ziel Reduzierung Autoverkehr
- Wie sieht Verkehr in 20 Jahren aus?: > Pusch und Pull-Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (ÖV, Rad, Fuß) führen nur bei restriktivem Durchgreifen zu Ergebnissen; „harte“ Maßnahmen in der Römerstraße führen im Ergebnisse eher zu einer massiven Belastung im Stadtteil und Rohrbach
- > Rückzugstendenz in die Stadt in den letzten Jahren zeigt Wirkung (z.B. Angebot Konversionsflächen)
- > Verkehrswachstum resultiert eher durch flankierende Entwicklungen



- > Potenziale E-Mobilität (Förderung Radverkehr)

*Verkehrsbelastung/Verkehrsvermeidung*

- Belastung Römerstraße resultiert maßgeblich durch Ein-/Auspendlerverkehre aus den Umlandgemeinden (ca. 75%)
- Reduzierung der Verkehrsanteile ist ein langwieriger Prozess, der nicht durch die Stadt Heidelberg allein zu lösen ist
- Prüfen von verkehrsvermeidenden Maßnahmen als zentraler und wichtiger Baustein zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Römerstraße
- Weitere mögliche Ansätze für eine Entlastung u.a.
  - > S-Bahn-Erweiterung
  - > P+R Angebote im Umland (Umstieg auf ÖV)
- Lessingstraße als Beispiel einer Entlastungsstraße für die Weststadt; ist aber auch ein städtebauliches „Problemkind“ der 60er-Jahre und stellt kein Vorbild für die Südstadt dar
- Stärkung der Fahrradwegeangebote als Beitrag zur Verkehrsvermeidung
- Neue Fahrradwegeachse Rohrbach West - Bahnstadt ist gute Basis für die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Fahrradwegenetzes im Süden
- Weiterführung in Richtung Kinostandort und Qualifizierung der Radwege in Rohrbach-West
- Ergänzung Fahrradwegenetz in Nord-Süd-Richtung im Bereich Mark-Twain-Village (Verlängerung Brechtelstraße)



### 3. Ergänzende Unterlagen zur Gesprächsnotiz

Die Folien zu den Vorträgen von Herrn Dr. Schmitt (Präsentation Planungsebene), Herrn Dr. Schwarzmann (Präsentation Verkehrliche Untersuchung) und Herrn Dr. Erl (Präsentation Gesamtbetrachtung) können unter dem Pfad '[www.heidelberg.de/Konversion,Lde/Startseite+Konversion/Infomaterial.html](http://www.heidelberg.de/Konversion,Lde/Startseite+Konversion/Infomaterial.html)' auf der Konversionsseite der Homepage der Stadt Heidelberg unter Infomaterial jeweils als pdf-Datei heruntergeladen werden. Die Pressemitteilung der Stadt Heidelberg zum Stadtteilgespräch ist der Gesprächsnotiz als Beilage beigefügt.

Bürogemeinschaft Sippel | Buff,  
Netzwerk für Planung und Kommunikation, Stuttgart  
Stuttgart, März 2014

in Abstimmung mit dem  
Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Stadt Heidelberg