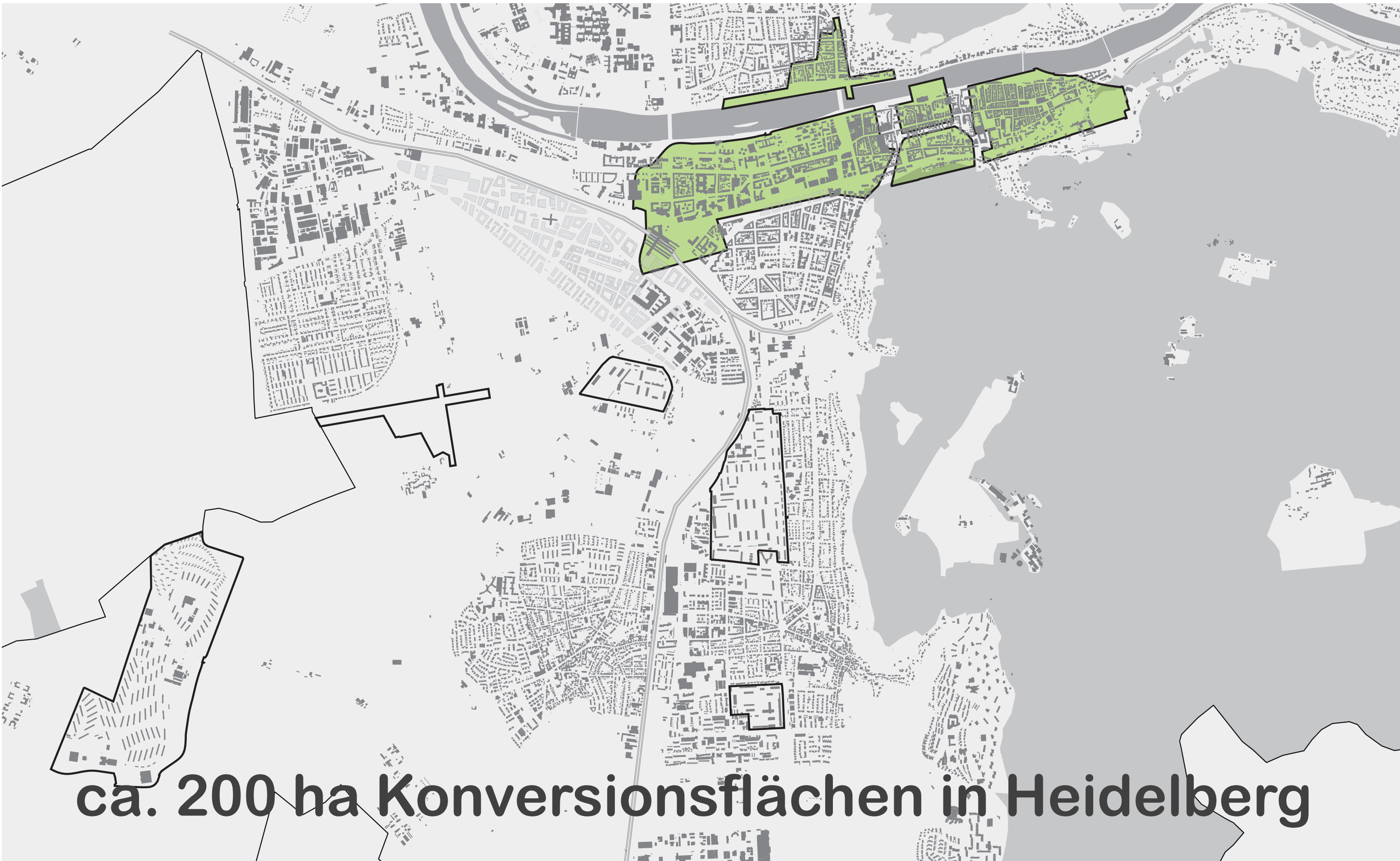


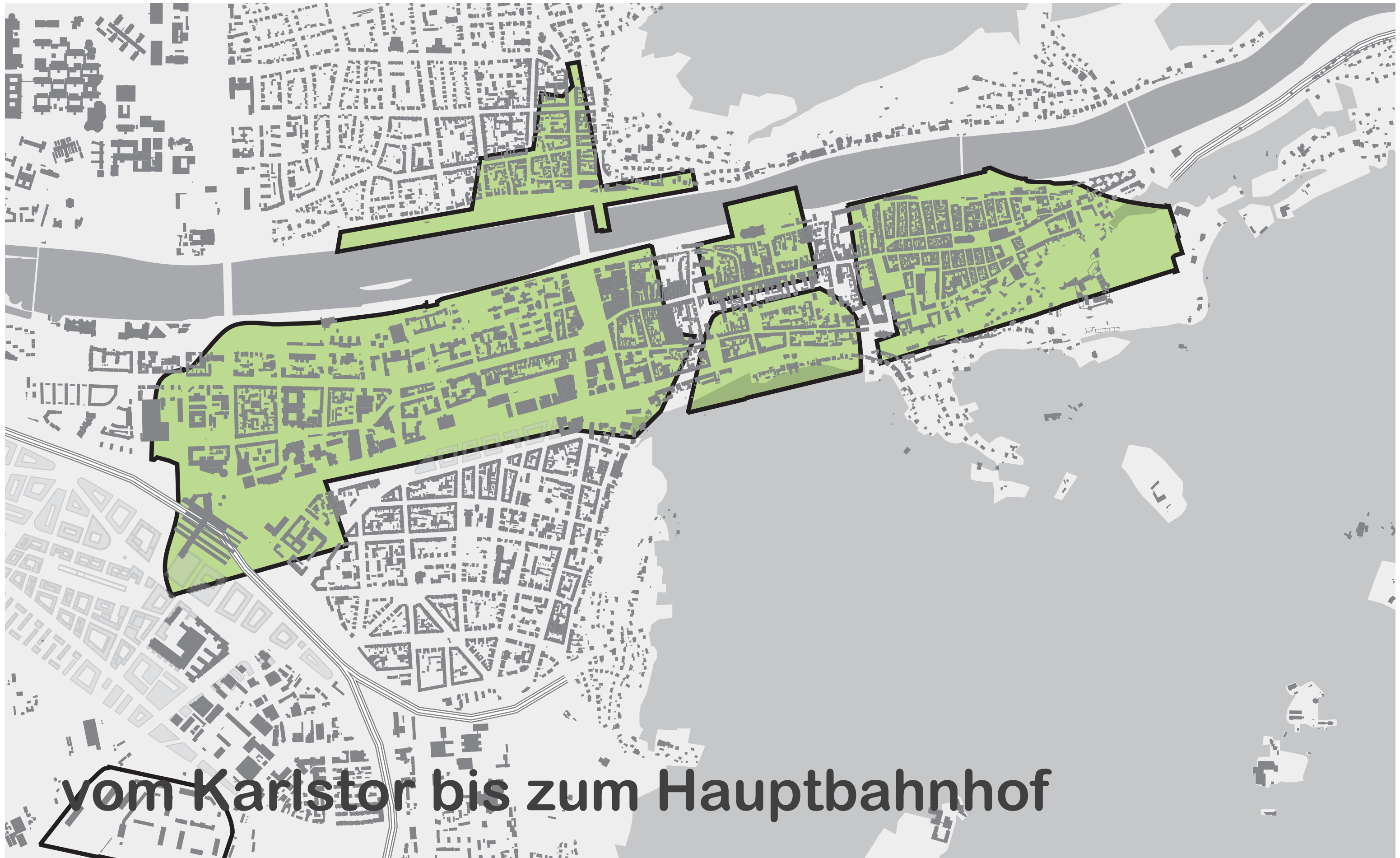


Städtebauliche Einordnung

Stadtteilgespräch Römerstraße, 4.2.2014



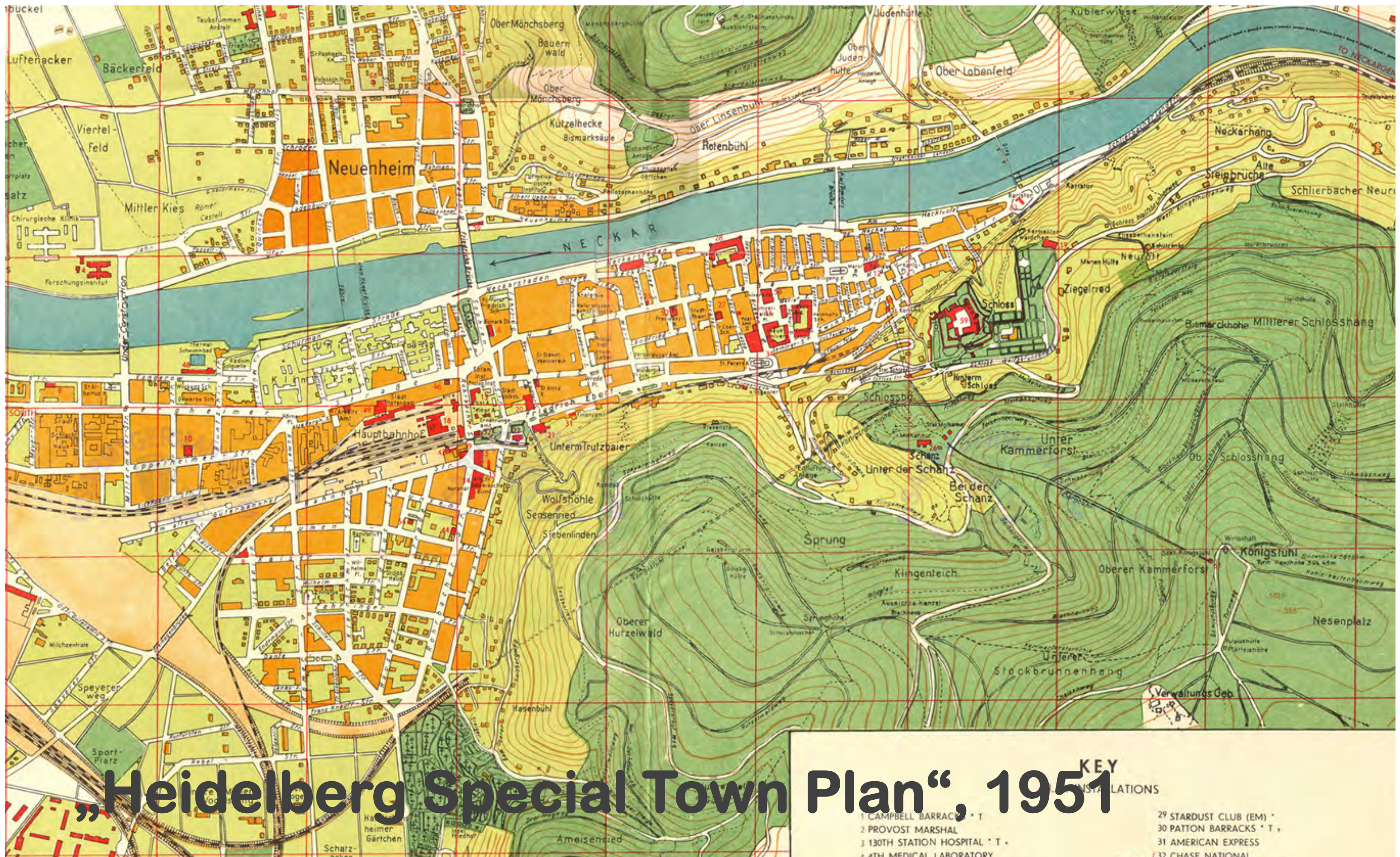
ca. 200 ha Konversionsflächen in Heidelberg

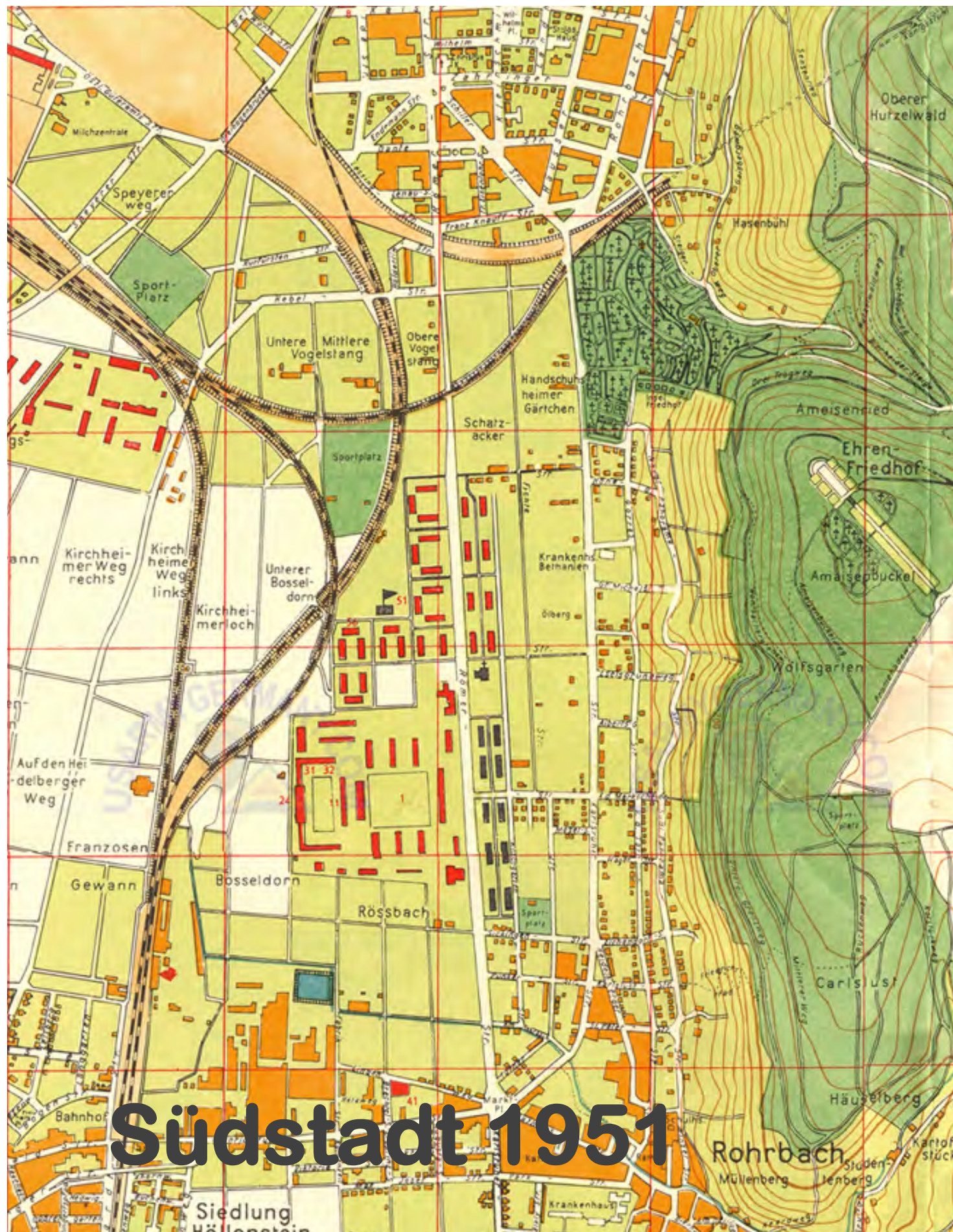


vom Karlstor bis zum Hauptbahnhof



„Plan der Stadt Heidelberg u. Umgebung“, 1888





Südstadt 1951



und heute



Zugänglichkeit der Flächen erfolgt peu á peu



Themen:

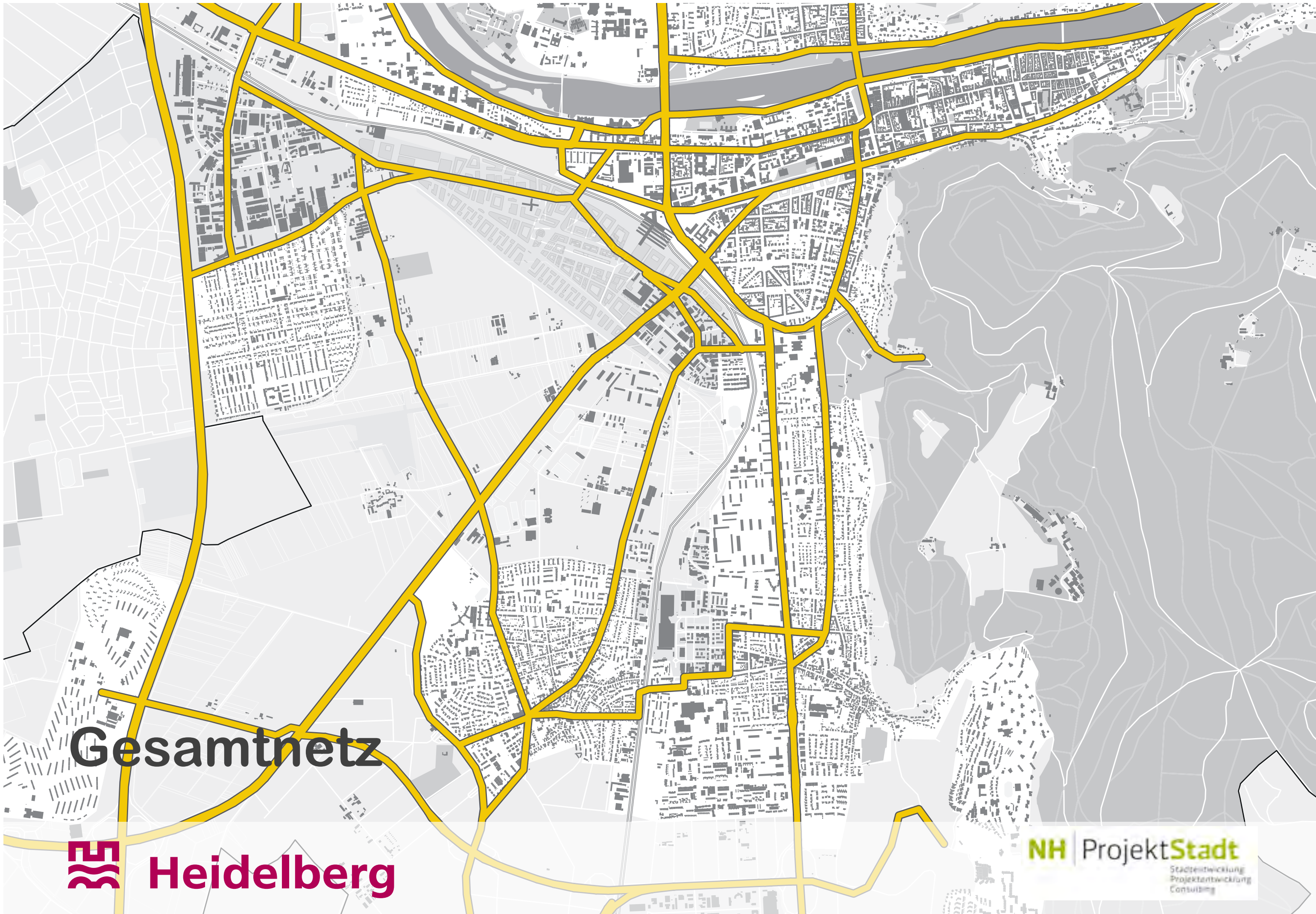
**- Veränderbarkeit
zukünftige Anforderungen**

**- Aneignungsmöglichkeiten
unmittelbare Nutzbarkeit**

**- Umsetzung
zeitlich und wirtschaftlich**



Römerstraße



Gesamtnetz

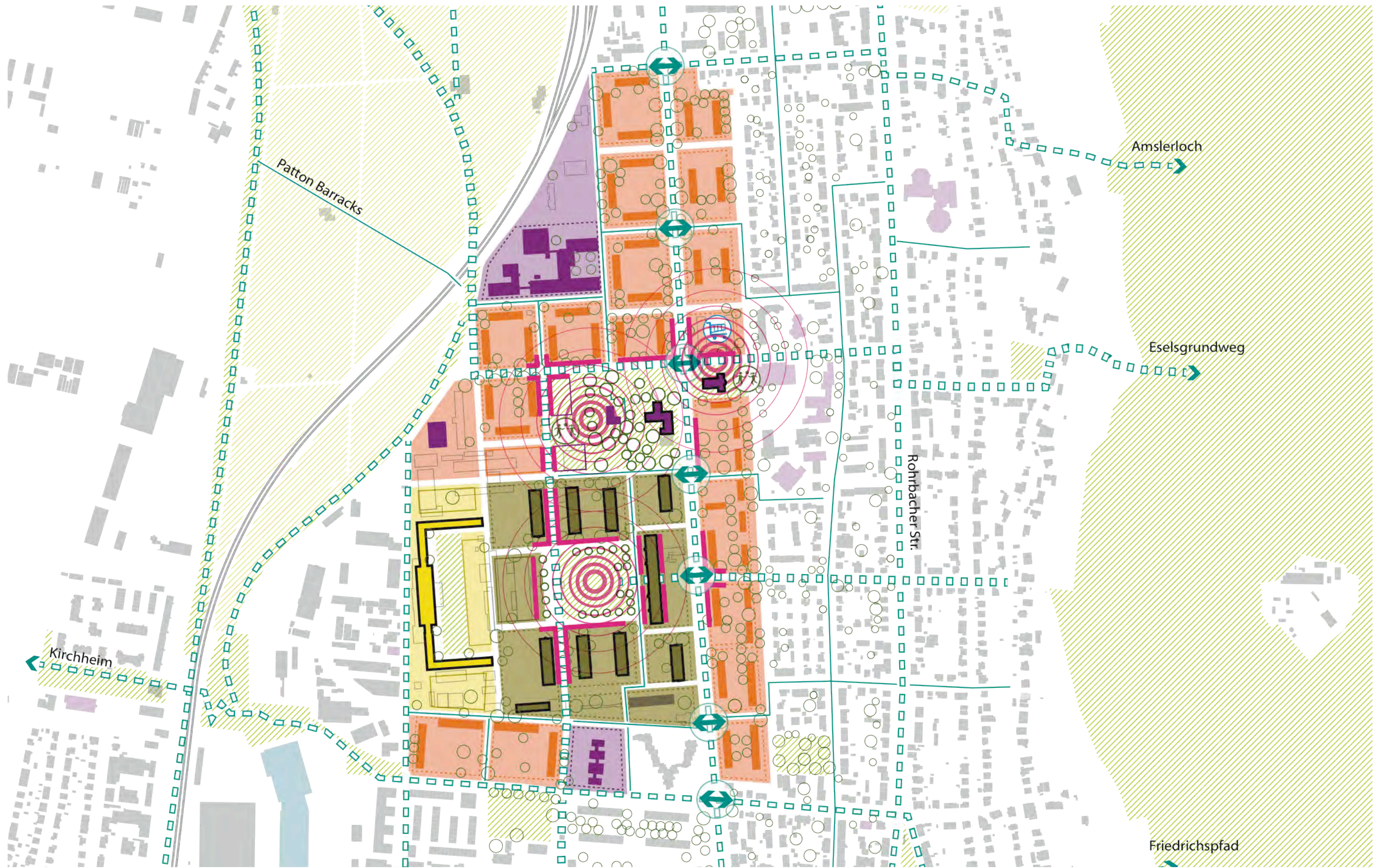


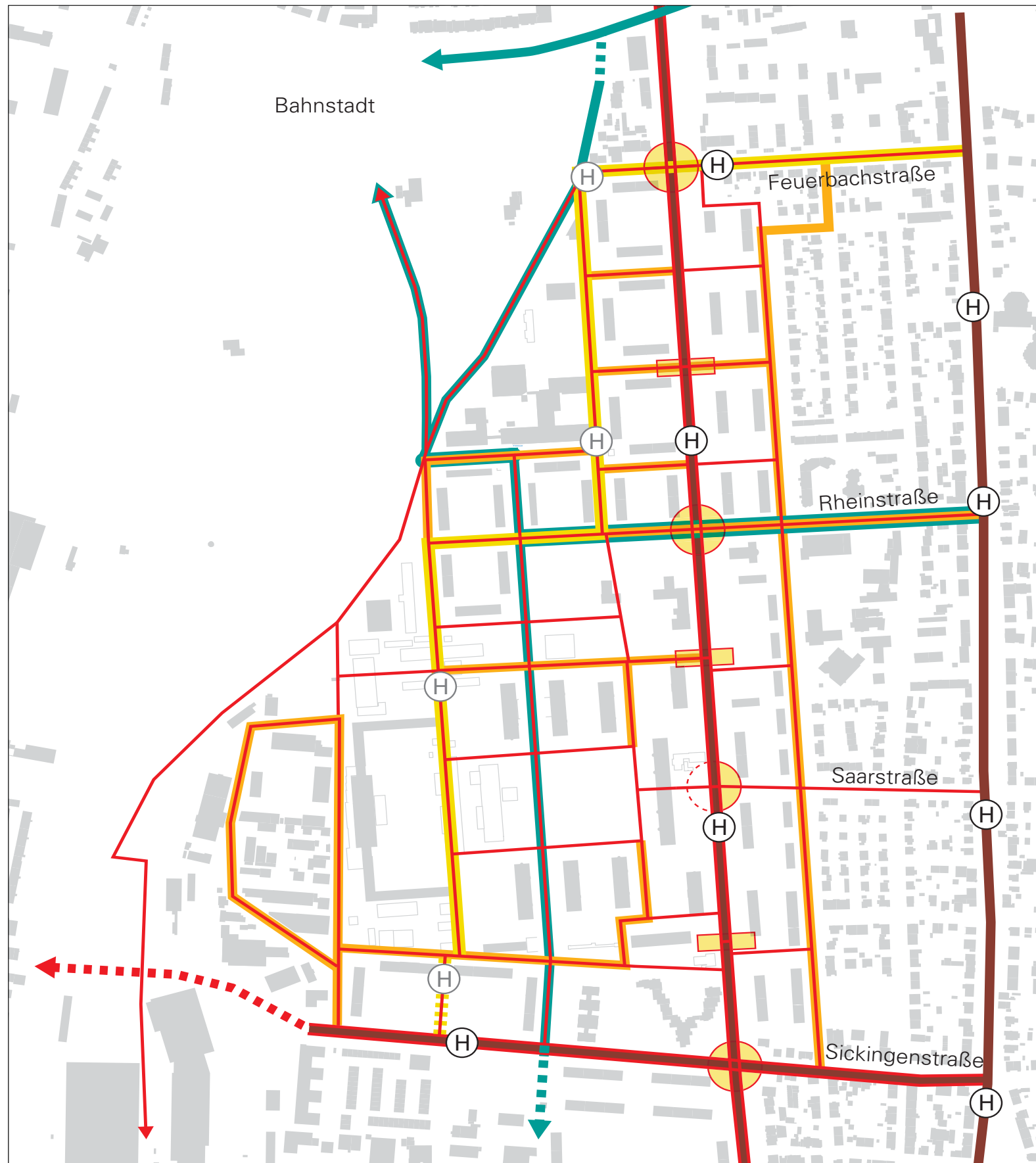
Heidelberg

NH ProjektStadt
Stadtentwicklung
Projektentwicklung
Consulting












**Ziel:
Römerstraße als integrierte Stadtstraße
mit gesamtstädtischer Bedeutung**





Gesamtnetz Überlagerung

-  MIV Hauptverkehrsstraße
-  MIV Vorfahrtsstraße mit Bus ¹⁾
-  Erschließungsstraße mit Mischverkehr
-  Rad- und Gehwege
-  städtische Radverkehrsachse
-  signalisierter Vollknoten
-  signalisierter Fußgänger-/ Radüberweg
-  neue Haltestelle
-  bestehende Haltestelle

¹⁾ Führung der Vorfahrtsstraße mit Bus ist im südlichen Abschnitt noch offen

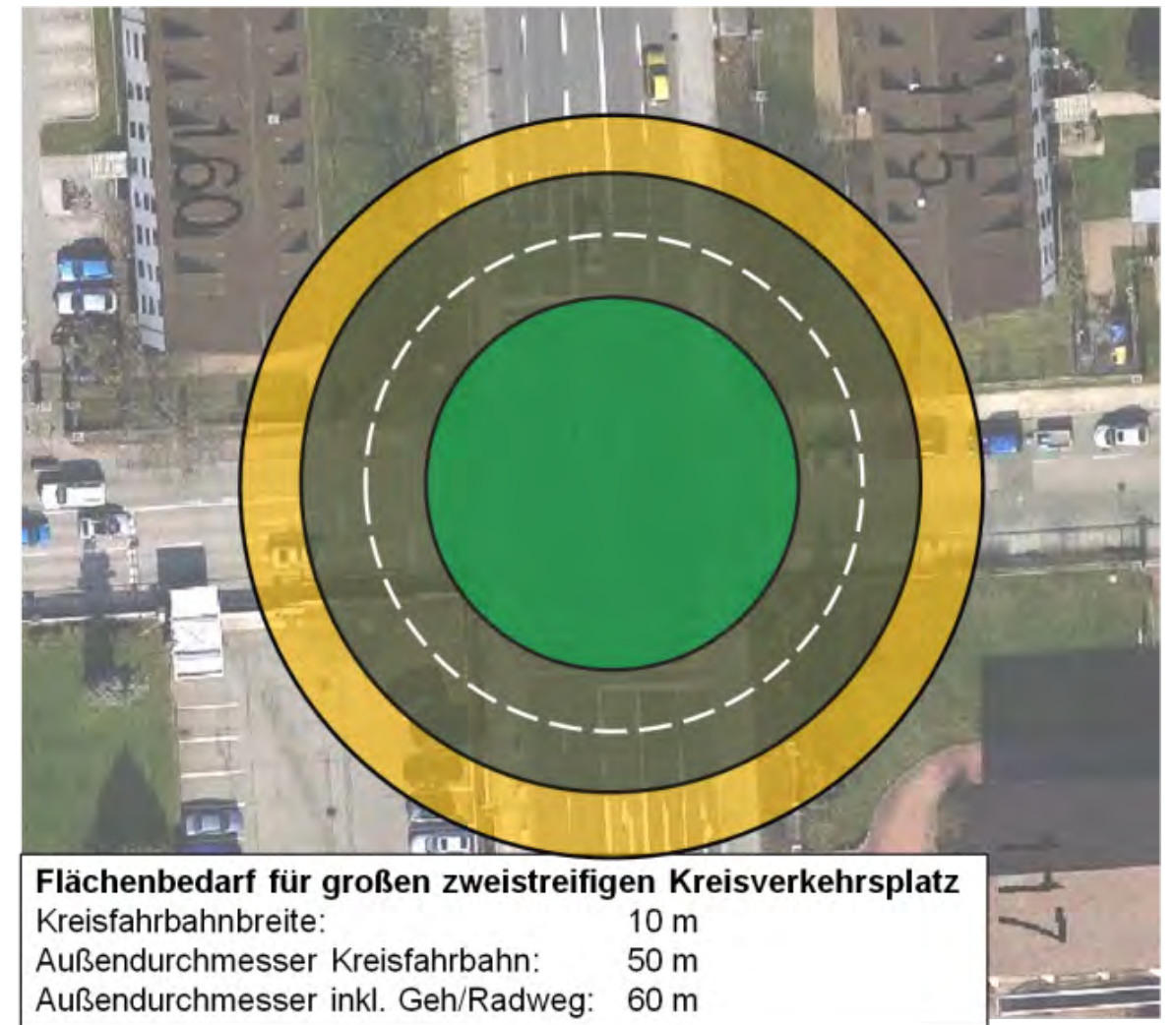
Verkehrstechnische Möglichkeiten und ihr Einfluss auf die Stadtgestaltung

- Rückbau
- Kreisverkehre
- Tunnel
- „Trog“
- Umbau im Bestand

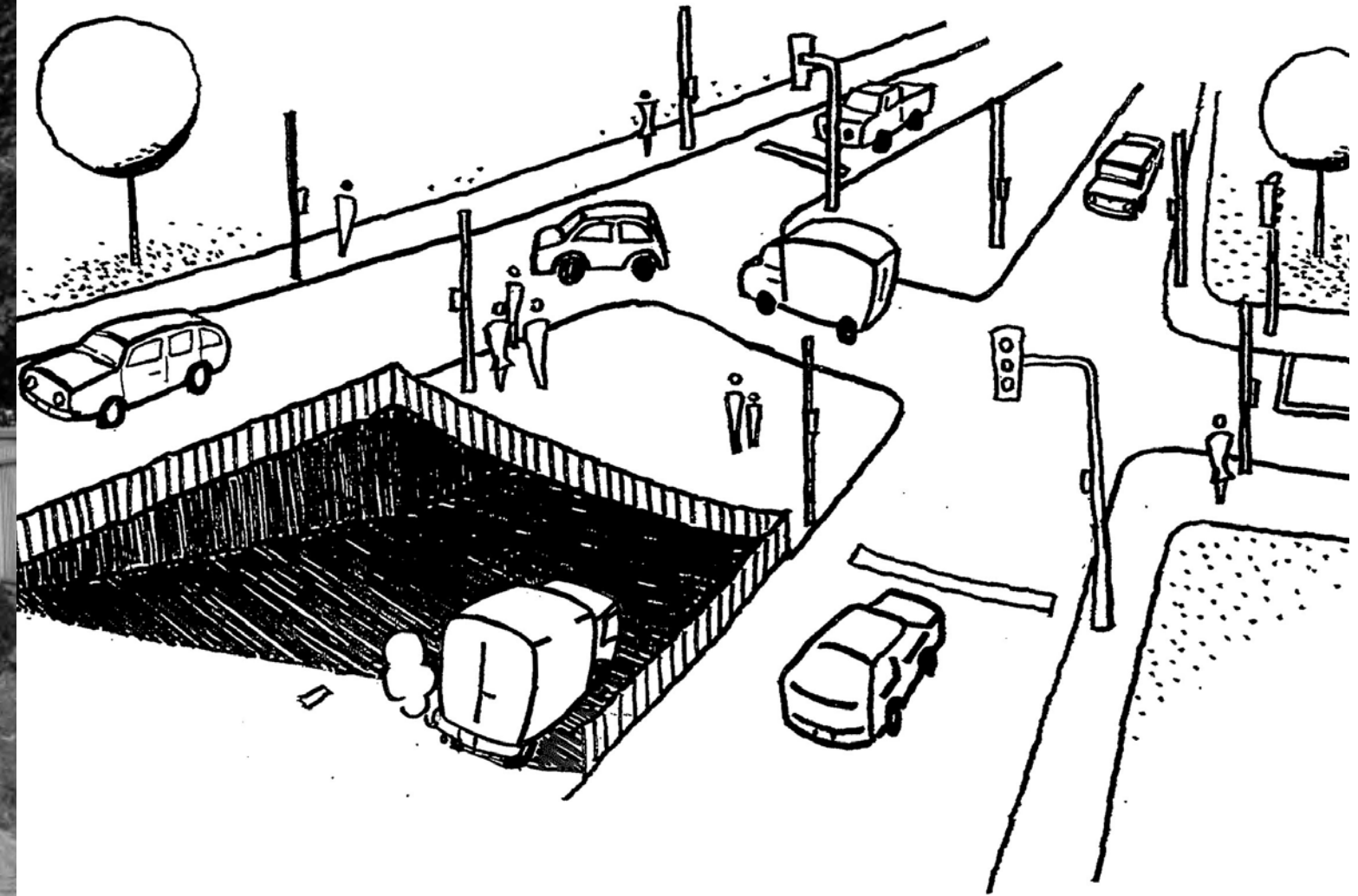
Rückbau dreispurig



Kreisverkehr



Verkehrstechnische Lösungen für Straßen außerhalb des Stadtgebiets - keine Lösung für eine Stadtstraße



Madrid – Avenida de Portugal



West 8 architects - MRIO arquitectos

BILDQUELLE: <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Medio-Ambiente/Parques-y-jardines/>

Madrid – Avenida de Portugal



BILDQUELLE:

http://elpais.com/diario/2007/04/30/madrid/1177932254_740215.html

<http://www.espormadrid.es/2007/01/las-obras-de-la-m-30-y-la-avenida-de.html>

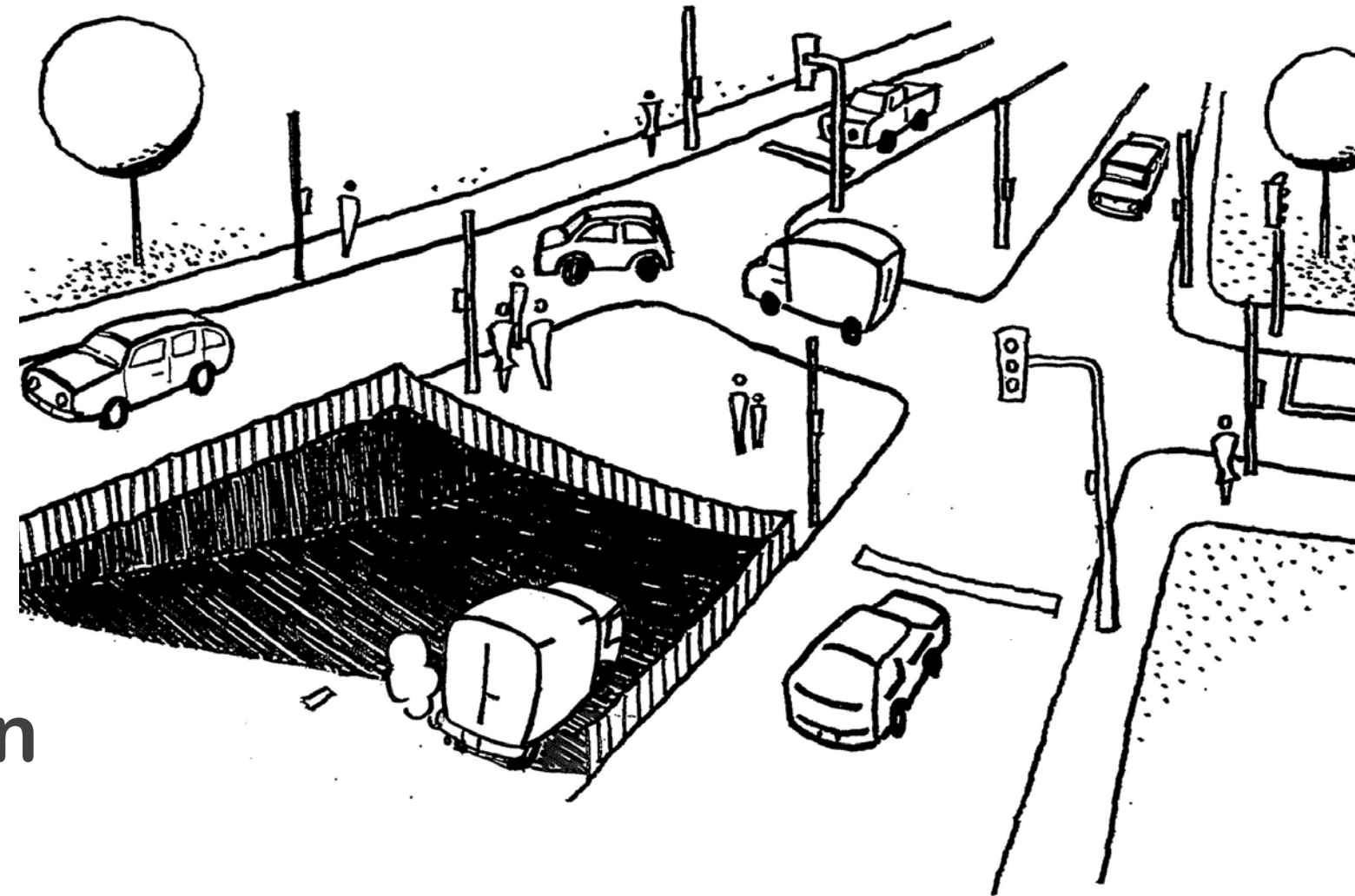
Tunnel

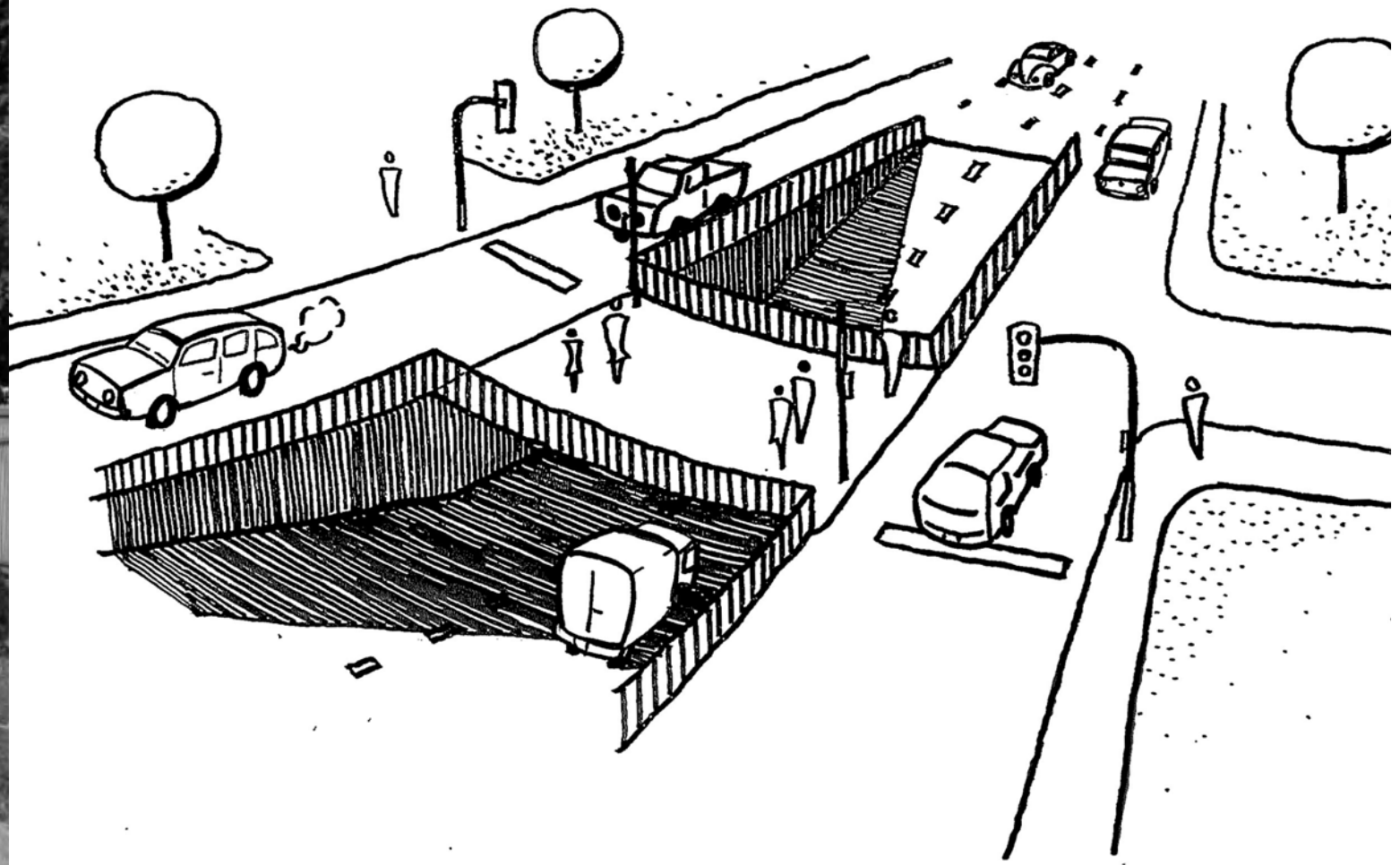
Vorteile:

- Verringerung des wahrnehmbaren Verkehrs
- mehr öffentlicher Freiraum
- Querungsmöglichkeiten

Nachteile:

- Lange Planungszeit
- Hohe Investitionen
- Rampenbauwerke = Grenzen
- Zukunftsfähigkeit-Nachhaltigkeit





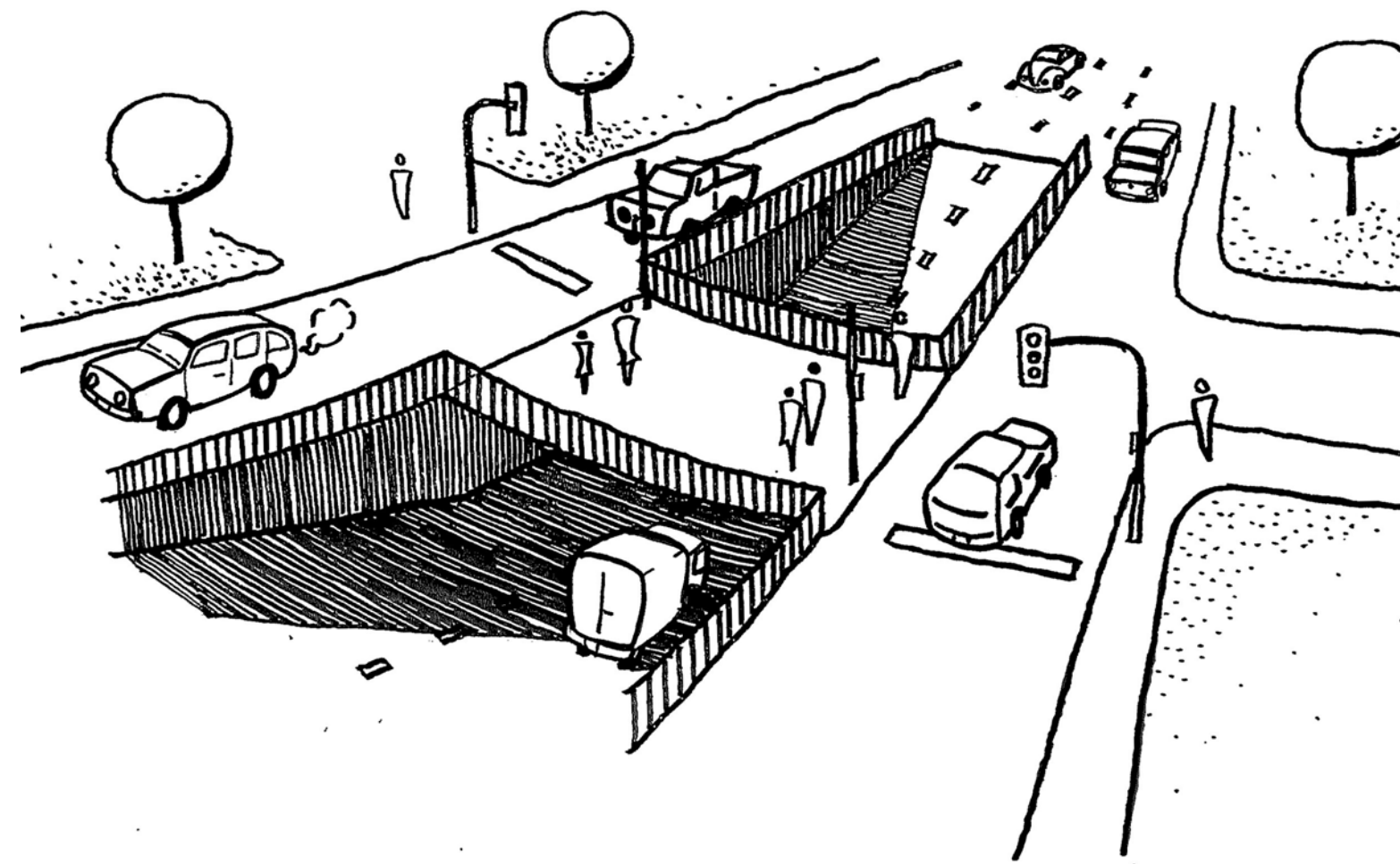
„Trog“

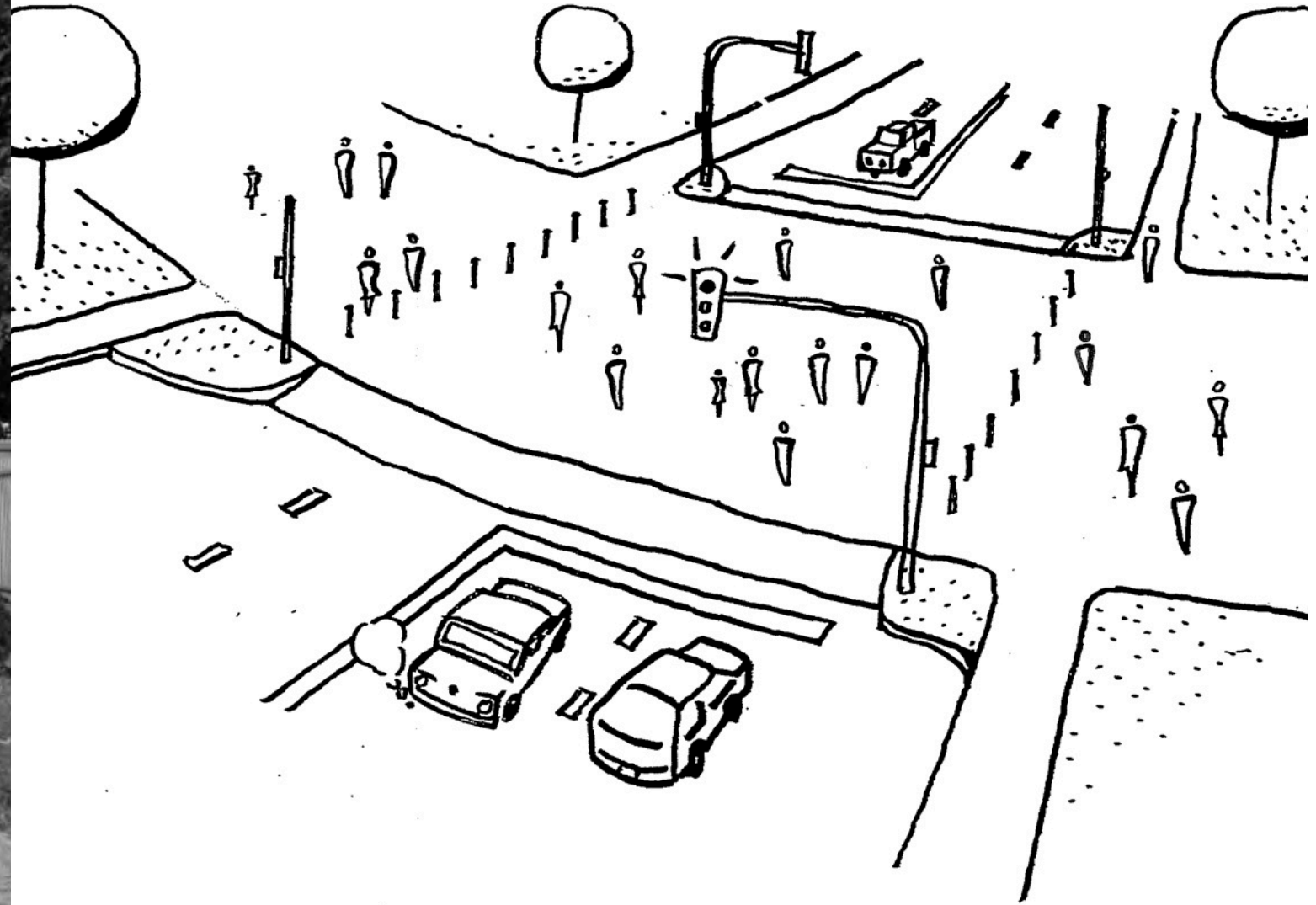
Vorteile:

- Querungsmöglichkeit

Nachteile:

- Hohe Trennungswirkung
- Zukunftsfähigkeit - Nachhaltigkeit
- Planungszeit
- Investitionen





Umbau im Bestand

- zusätzl. Querungen schaffen
- Verengung der Fahrbahnbreiten
 - > Liberostreifen für Parken, neue Abbiegebeziehungen, Verengung als Querungshilfe
- Aufhebung des anbaufreien Charakters
 - > Entschleunigung des Verkehrs

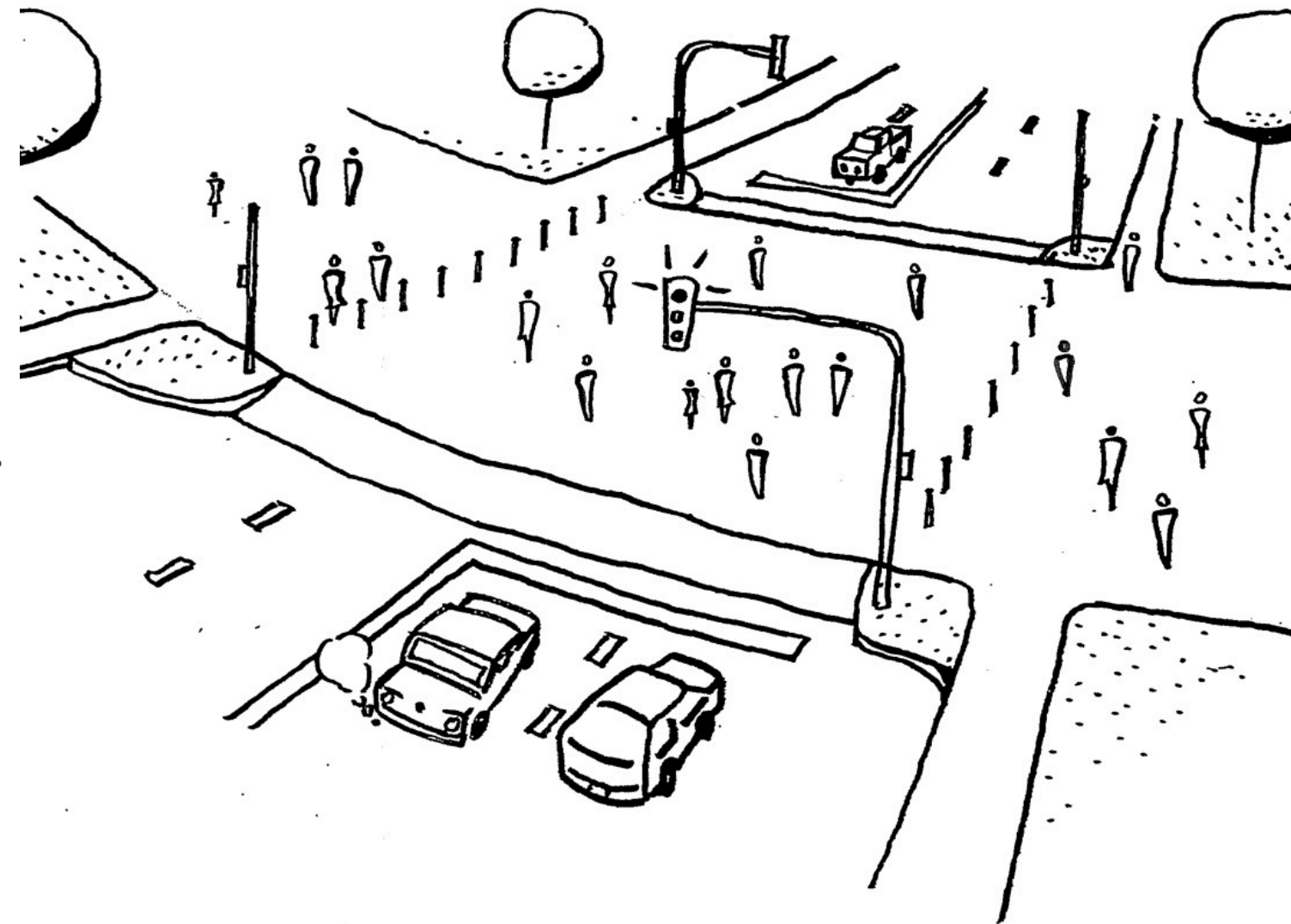
Umbau im Bestand

Vorteile:

- Aneignungsmöglichkeit
- Unmittelbare Nutzbarkeit
- ‚Normalität‘ einer Stadtstraße
- Zukunftsfähigkeit-Flexibilität
- Umsetzung

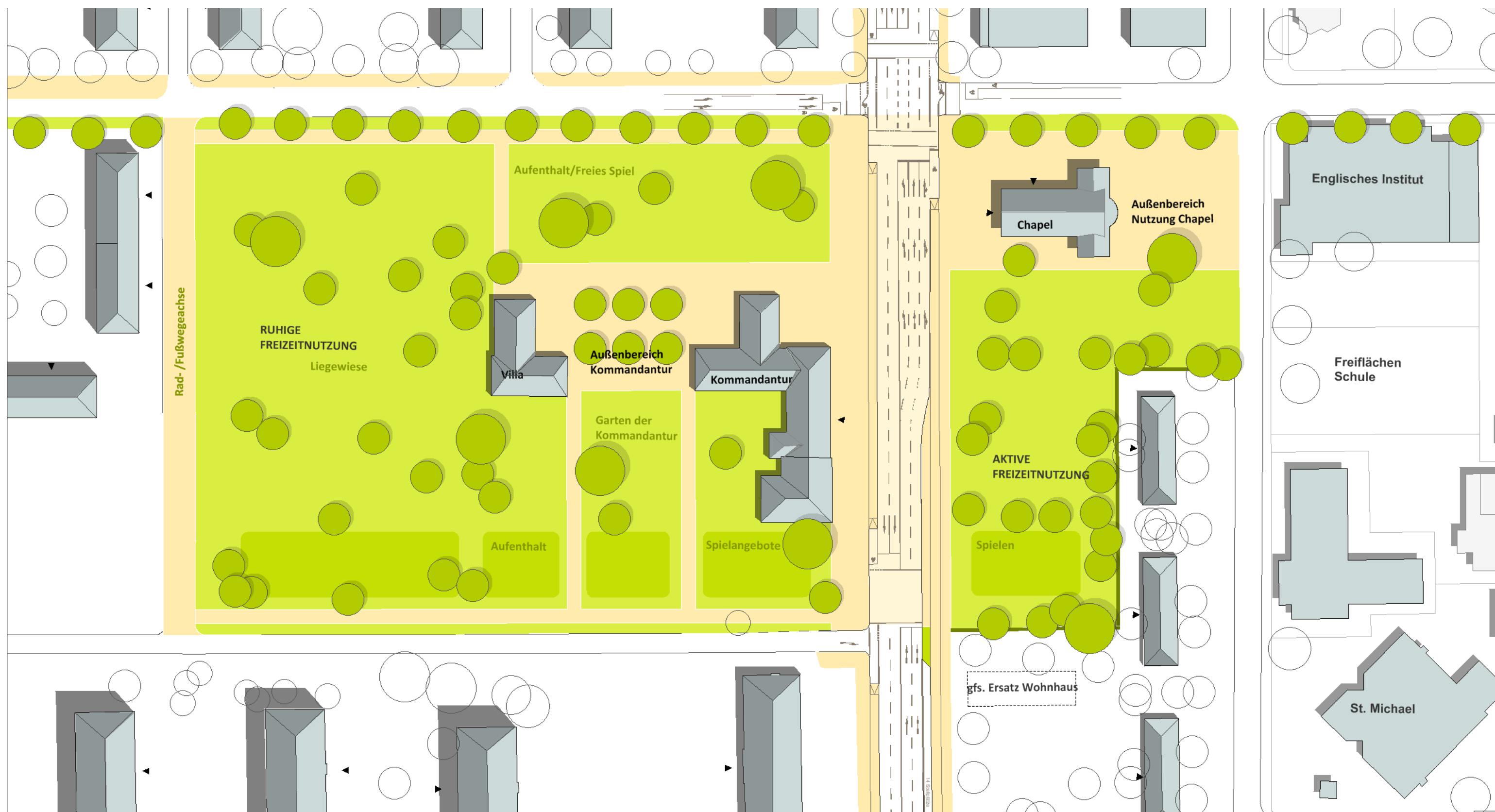
Nachteil:

- Verkehr bleibt bestehen



Skizze „Park Lane“





Alles im Städtebau entsteht mit der Zeit. Kein Vorgang ist auf den Moment seiner Planung oder auf den Moment seiner Durchführung begrenzt.

Nuno Portas, Stadtplaner