

Umgestaltung der Seckenheimer Planken Präsentation der Planungsergebnisse

Dokumentation

am 29. November 2012 von 19:00 – 21:30 Uhr
im RSD-Saal der VR-Bank, Freiburger Straße 3



Veranstalter



STADT MANNHEIM²

Fachbereich Städtebau

Kontakt:

Birgit Steinmaßl
Collinistraße 1
68161 Mannheim
Tel.: 0621/2937310
birgit.steinmassl@mannheim.de

Moderation / Dokumentation

memo-consulting...

Dipl.-Ing. Joachim Fahrwald
Am Landbach 7
64342 Seeheim-Jugenheim
Tel.: 06257/64371
team@memo-consulting.de

Veranstaltungsblauf

19.00h	Eröffnung, Ziel der Veranstaltung	Herr BGM Quast Herr Fahrwald Herr Elliger
19.15h	Einführung zum Planungsstand	
19.20h	Planungsstand zur Platzgestaltung - Rückfragen	Frau Ukas
19.50h	Planungen der RNV - Planken - Seckenheimer Hauptstraße - Haltestelle Deutscher Hof - Rückfragen	Herr Kritzer
20.20h	Parkraumsituation - Rückfragen	Herr Freudl
20.40h	Kommentare zu den Planungen Diskussion in Themennischen (stehend und wechselnd) A Planken B Seckenheimer Hauptstraße C Parkraum D Baustellenmanagement	alle Teilnehmer
21.10h	Vorstellung der Diskussionsschwerpunkte	
21.25h	Fazit, und Ausblick auf den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess	Herr Elliger
21.30h	Ende der Präsentationsveranstaltung	

Eröffnung, Einleitung, Ziele der Veranstaltung

Bürgermeister Quast begrüßt die über hundert Anwesenden und freut sich über das große Interesse am Thema. Er entschuldigt Herrn Ersten Bürgermeister Specht, der wegen anderweitiger Termine etwas später dazukommt. Er geht zurück an den Anfang des Planungsprozesses, bei dem 2004 technische Erfordernisse zur Sanierung der Gleise aufgetaucht seien. 2006 wurde ein Sanierungsgebiet ausgewiesen, das in das Landessanierungsprogramm aufgenommen worden sei. Mittel in Höhe von 900.000 Euro seien aus der Städtebauförderung bewilligt worden, angesichts des sanierten Rathauses gut angelegtes Geld. Wegen unterschiedlicher Vorstellungen zur künftigen Lage der Umsteigebeziehung und der Nutzung des Rathausplatzes wurden 2009 erste öffentliche Planungswerkstätten eingerichtet. Seither sind viele Ideen und Vorschläge gemacht worden, die in die Planung eingeflossen sind, so weit es die technischen Sachzwänge ermöglicht haben.

Wichtige Aspekte müssen beachtet werden, so die Zentralität der Stadtteile, der öffentliche Raum, der Nahverkehr, der Einzelhandel und zentrale Dienstleistungen. Nach seiner Ansicht sei inzwischen eine überzeugende Lösung gefunden worden. Überhaupt habe man zur Aufwertung der Stadtteile in den letzten Jahren viel erreicht und man sei ein großes Stück vorangekommen. Dafür dankt er allen, die sich im Planungsprozess mit konstruktiven Beiträgen engagiert haben.

Moderator Joachim Fahrwald erläutert den Ablauf des Abends. Als Ziel benennt er, dass man nun die abgestimmten Planungen präsentiert, Gelegenheit zur Kommentierung gibt und damit die Ausführungsplanung einlädt und der Umsetzung einen wichtigen Schritt näher kommt. Er übergibt das Wort an Herrn Elliger für eine kurze Einführung in den Planungsstand.

Einführung zum Planungsstand

Nach drei Jahren Planung mit parallel verlaufender Bürgerbeteiligung liegt jetzt eine endgültige Planung vor, die heute präsentiert werden soll. Die Bürgerschaft Seckenheims hat zu Anfang des Prozesses deutlich gesagt, dass eine Verlagerung der Umsteigeebeziehung auf den Platz vor dem Schloss nicht erwünscht ist. Das ist in der Planung auch so umgesetzt worden.

Was die Gestaltung des Rathausplatzes angeht, fanden im Juli 2011 Planungsworkshops mit drei verschiedenen Büros statt, von denen Frau Ukas am meisten überzeugt hat, die daraufhin den Planungsauftrag erhalten hat.

Die heute vorgestellte Planung betrifft die ganze Hauptstraße über ca. 1 km Länge, also nicht nur den Platz vor dem Rathaus. Die Seckenheimer Planken gehören als Gesamtanlage zu den schönsten in ganz Mannheim.

Bei allem, was heute vorgestellt wird, muss man aber im Hinterkopf haben, dass der Platz knapp ist und eine Überlagerung mehrerer Funktionen immer auch Kompromisse verlangt. Alle haben sich bemüht, in einem Abwägungsprozess die beste Lösung zu finden. Herr Elliger ist auch überzeugt, dass dies in gemeinsamer Arbeit und Abstimmung mit Planern und Bürgern gelungen ist.

Auch in der Bauphase wird eine enge Abstimmung mit der Bürgerschaft und dem Einzelhandel gesucht werden. Auch dazu können heute noch Anmerkungen und Vorschläge gemacht werden.

Planungsstand zur Platzgestaltung, Vortrag Frau Ukas

Frau Ukas erläutert den Stand ihrer Planungen. Details sind hier, wie auch bei den übrigen Vorträgen, den mitgeschickten Vortragsfolien zu entnehmen (siehe Anhang).

Der Platz mit dem Rathaus aus dem 18. Jahrhundert hat eine zentrale Funktion, bei der auch der Denkmalschutz beachtet werden muss. Zurzeit wird er von Bussen dominiert und die ganze Situation ist sehr eng.

Nach ihrer Planung wird es künftig zwei Plätze mit Aufenthaltsqualität geben, die mit einer homogenen Pflasterung versehen sind. Vor dem Rathaus gibt es einen ca. 450qm großen Platz, auf dem Marktstände möglich sind. Es entsteht ein öffentlicher Raum mit vier kleinen Bäumen (z.B. Blasenbäume) und einer zurückhaltenden Sitzmöblierung. Der Platz wird barrierefrei und mit taktilem Streifen für Sehbehinderte angelegt.

Die Errichtung eines Kiosks mit öffentlichen Toiletten ist in Planung.

Im Osten sollen die zwei Platanen erhalten werden. Die Busspuren erhalten wegen der starken Belastung einen anderen Belag, optisch soll aber ein einheitlicher Eindruck entstehen.

Am Platz sollen wenig Kurzzeit-Parkplätze geschaffen werden und zwei Taxistellplätze. Es wird 64 Fahrradstellplätze geben, also so viele wie zurzeit, die teilweise überdacht werden.

Diskussion

Frage: Was passiert mit dem Brunnen?

Frau Ukas: Der Brunnen ist an der derzeitigen Stelle nicht mehr vorgesehen. An der Stelle sollen die Kurzzeit-Parkplätze entstehen.

Frage: Wie hat man Sehbehinderte berücksichtigt?

Frau Ukas: An Absätzen sind taktile Streifen vorgesehen nach 18024 (wird derzeit ersetzt durch die neue DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum). (Anmerkung: Es ist eine taktile Führung im Bereich der Haltestellen und der Fußgängerüberwege geplant, jedoch nicht in den Fahrbahnbereichen des MIV)

Frage: Was passiert mit den vorhandenen Parkplätzen?

Frau Ukas: Der Platz ist eng, es müssen Parkplätze wegfallen, sonst kann keine Aufenthaltsqualität entstehen.

Frage: Wird ein Kiosk mit Toiletten behindertengerecht eingerichtet?

Frau Ukas: Ja.

Anmerkung: Die derzeitige Pflasterung stammt aus den 70er Jahren und ist ziemlich kaputt. Nicht nur auf dem Platz durch die Busse, auch bis in die Kehler Straße.

Planungen der RNV, Vortrag Herr Kritzer

Die Gesamtlänge des überplanten Bereichs beträgt 1030 Meter und besteht aus vier Abschnitten: Planken, Deutscher Hof, Zwischenabschnitt und Einmündung Kloppenheimer Straße bis Stengelstraße.

Für den Bereich der Planken wurden hinsichtlich der Haltestellenanzahl und Lage die Ergebnisse des bisherigen Planungsprozesses umgesetzt.

Nachfolgend sind wichtige Einzelheiten nochmal hervorgehoben und Fragen und Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis und die Stellungnahme des Referenten festgehalten. Genaue Maße im Detail und Pläne sind den angehängten Vortagsfolien zu entnehmen.

Bereich Rathausplatz

Die Stadtbahn-Haltestelle Richtung Mannheim ist 50m lang (erhöhter Bereich +30 cm über SO) plus 5 m Rampe, in Richtung Heidelberg ist die Haltestelle 55 m lang (plus 5 m Rampe), davon sind ca. 40 m erhöht. Bedingt durch eine Grundstückseinfahrt ist der erhöhte Bahnsteigbereich verkürzt.

Beim Halt der Stadtbahnen bleiben die Einfahrten in die Freiburger Straße und die Kehler Straße frei.

Zwischen dem Bahnsteig Richtung Heidelberg und dem Zugang zur Volksbank gibt es keine Stufe. Auch für den weiteren Abschnitt dieser Haltestelle ist ein stufenloser Übergang zum Gehweg vorgesehen, vorbehaltlich der Abstimmungen mit den Leitungsträgern. Eine leichte Absenkung der Gleise bis ca. 25 cm wird dabei erforderlich.

Die Haltestelle Richtung Mannheim ist auf voller Länge vom Gehweg aus bzw. aus dem Bereich der Arkaden des alten Rathauses zugängig.

Die Bussteige werden mit 2,50m breiter als heute.

Südlich der Stadtbahnhaltestelle Richtung Heidelberg wird es noch drei Parkplätze geben. Ein Fahrbahnrandparken ist hier – entsprechend dem heutigen Zustand – nicht möglich.

Diskussion

Frage: Kann der PKW-Verkehr vorbei fahren, wenn die Straßenbahn hält?

Hr. Kritzer: Der Individualverkehr muss so lange warten, die Haltezeiten sind aber nur kurz.

Frage: Müssen die Autos dann drei Minuten warten?

Hr. Kritzer: Nein, die Straßenbahn hat kurze Haltezeiten nur für den Fahrgastwechsel und fährt sofort weiter. Künftig wartet die Stadtbahn in Richtung Mannheim nicht mehr auf einen noch ankommenden Bus. Es gibt einen zehn-Minuten-Takt, da entfallen lange Wartezeiten.

Anmerkung: An die Busse wurde gedacht, aber nicht an die Bürger. Wenn zwei Straßenbahnen halten, ist der ganze Verkehr blockiert. Auch die Feuerwehr kommt dann nicht mehr durch. In die Freiburger Straße kann niemand mehr abbiegen, es entsteht ein Chaos.

Hr. Kritzer: In einer dreijährigen Bürgerbeteiligung wurden alle diese Punkte versucht zu lösen. Der Fahrgastwechsel dauert nur 20 bis 30 Sekunden. Auch an Ampeln müssen Sie warten und eine Stausituation gibt es heute auch schon. Im Übrigen war es der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, die Umsteigebeziehung auf den Planken zu belassen. Der zur Verfügung stehende Raum und die an den ÖPNV gestellten Anforderungen lassen eine großzügigere Lösung nicht zu. In Rheinau gibt es eine ähnliche Konstellation und es gibt keine Probleme. Die Einmündung zur Freiburger Straße wird von der Stadtbahn nicht zugestellt.

Anmerkung: In 20 Sekunden kann doch niemand mit einem Kinderwagen einsteigen.

Hr. Kritzer: Durch den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen ist ein besserer/schneller Fahrgastwechsel im Vergleich zu heute möglich. Man kann beispielsweise einen Kinderwagen ebenerdig hineinschieben, er muss nicht angehoben werden. Gehbehinderte Personen müssen keine Stufen beim Ein- oder Aussteigen überwinden.

Frage: Die Ampel an der Freiburger Straße soll weg?

Hr. Kritzer: Nach den Planungen des FB 68 der Stadt Mannheim entfällt diese Ampel.

Frage: Entsteht durch den Wegfall der Ampel nicht ein Rückstau in der Freiburger Straße?

Hr. Benz, FB 68 der Stadt Mannheim: Durch die Ampelregelungen in der Hauptstraße entstehen immer wieder Lücken im Verkehrsfluss, die der Verkehr aus der Freiburger Straße nutzen kann.

Frage: Blockiert die Bahn Richtung Mannheim nicht den Fußgängerüberweg?

Hr. Kritzer: Nein, die Bahn hält davor, der Überweg bleibt frei.

Bereich Deutscher Hof

Derzeit hält die Straßenbahn mitten auf der Straße, in Zukunft wird die Stadtbahn auf einem eigenen abgetrennten Bahnkörper halten, die Hauptstraße führt daran vorbei. Ein sicheres Umsteigen wird möglich. Der Überweg wird durch eine Anrufampel gesichert.

Die Feuerwehrzufahrt erfolgt voraussichtlich signalgesichert über den Bahnkörper hinweg. Das Gelände der Feuerwehr wird geringfügig verkleinert.

Der Bahnsteig wird barrierefrei und mit Blindenleitsystem sowie mit Haltestellenmobiliar ausgestattet.

Den Bahnkörper weiter Richtung Neckar zu verschieben geht nicht wegen des Regenüberlaufbeckens an der Stelle.

Diskussion

Frage: Gibt es geschützte Unterstände?

Hr. Kritzer: Ja, die Fahrgastunterstände sollen mit Wetterschutz auch von der Seite ausgeführt werden.

Frage: Ist auch ein separater Radweg vorgesehen?

Hr. Kritzer: Nein, es wäre gut, aber dafür ist effektiv kein Platz mehr da.

Frage: Wie lange ist die Haltestelle?

Hr. Kritzer: 55m plus zwei mal 5m Rampe an den Enden. Höhengleich und ohne Stufe.

Bereich Seckenheimer Hauptstraße

Der Bereich zwischen den beiden Haltestellen ist 450 Meter lang, hier erfolgt eine Erneuerung der Gleisanlagen, der Nebenflächen und der Fahrleitungsanlage.

Derzeit beträgt die Gesamtbreite zwischen den gegenüberliegenden Häusern 13,80m bis 14,80m. Die Fahrbahn ist mit 10,50m recht breit.

Künftig soll die Fahrbahn auf ausreichende 7,50m reduziert werden, ein beiderseitiger Parkstreifen für Autos mit 1,80m und verbleibend beidseitig 1,20m bis 1,60m Gehweg. Zurzeit ist letzterer manchmal nur 0,80m breit, bedingt durch Fahrbaahrndparken unter Mitbenutzung der Gehwegfläche. Durch einen schmaleren Parkstreifen sollen Autofahrer zu exakterem Parken erzogen werden.

Es gibt also Parkraum vor den Ladengeschäften. Vor den Einfahrten müssen Flächen frei bleiben, die auch als Aufenthaltsraum für Fußgänger nutzbar sind. Der Raum für den fließenden Verkehr wird etwas eingeengt, dadurch wird er auch etwas verlangsamt.

Für die Fahrleitungen sollen die bestehenden Wandanker so weit möglich bleiben, separate Pfosten würden auch wieder Platz beanspruchen. Etwa in der Mitte des Straßenabschnittes ist ein Abspannfeld einzubauen. Hier sind voraussichtlich 6 Masten unumgänglich.

Von der Kloppenheimer Straße bis zur Stengelstraße wird nur der Gleiskörper erneuert.

Diskussion

Frage: Sind 1,80 Meter breite Parkplätze nicht zu schmal? Da kann ein Möbelwagen doch gar nicht halten?

Hr. Kritzer: Wenn die Parkplätze breiter werden, geht zu viel Platz verloren. Für Anlieferung oder Möbelautos gibt es Sonderregelungen, für die kann man nicht grundsätzlich die Parkplatzbreite auslegen.

Frage: Wie lange dauert die Bauausführung, bleibt die Hauptstraße ein halbes Jahr gesperrt?

Hr. Kritzer: Das ist noch nicht endgültig geklärt, denn es liegen viele Leitungen, auch Gas- und Wasserleitungen, unter der Straße bzw. im Straßenraum. Es hängt auch davon ab, was hier noch saniert werden soll und welche Leitungen ggf. verlegt werden müssen (z. B. Gasleitung kann nicht unter dem Bahnsteig bleiben). Wir befinden uns z. Z. in Abstimmung mit den Leitungsträgern.

Frage: Ist der Baubeginn im Frühjahr 2014?

Hr. Kritzer: 2013 soll die Plangenehmigung eingeholt werden. Es hängt auch davon ab, wie lange das dauert.

Frage: Gibt es auch Bordsteinkanten?

Hr. Kritzer: Der Fahrbaahrnd soll mit einem Rundbord 5 cm hoch ausgeführt werden, ansonsten ist die Fläche ab dem Fahrbaahrnd bis zur Gebäudekante eben.

Frage: Bei der Gelegenheit könnte man gleich einen Fernwärmeverchluss mit verlegen. Ist daran gedacht?

Antwort Herr EBM Specht: Seckenheim gehört derzeit nicht zum Versorgungsgebiet und ein Fernwärmeverchluss ist auch nicht vorgesehen. Bei der vergleichsweise lockeren Bebauung im Stadtteil dürfte es sich auch nicht rechnen. Ich nehme die Anregung aber mit.

Frage: Kommen im verbleibenden Verkehrsraum auch zwei Brummis aneinander vorbei?

Hr. Kritzer: Ja, die Straße hat in der Breite Landesstraßen-Niveau.

Frage: Könnte man nicht auch ein paar Bäume pflanzen in der Hauptstraße?

Hr. Kritzer: Unter den Parkstreifen liegen Gas- und Wasserleitungen, die Gehwege sind voll mit Leitungspaketen, auch oben hätten die Bäume bis zu den Häusern kaum Platz zur Entwicklung einer Baumkrone. Das wäre sehr schwierig und sehr teuer.

Bereich Kloppenheimer Straße bis Stengelstraße

In dem Bereich erfolgt nur eine Erneuerung der Gleise.

Frage: Auch hier ist der Belag auf den Fußwegen kaputt. Soll das Pflaster so bleiben?

Hr. Kritzer: Die Erneuerung der Nebenflächen wäre natürlich möglich. Das muss die Stadt Mannheim entscheiden unter Beachtung der entstehenden Kosten.

Frage: Sollte man nicht den Bereich der Einmündung in die Stengelstraße mit umplanen?

Hr. Kritzer: Das wird als Anregung mitgenommen.

Frage: Bleibt die derzeitige Verkehrsführung der Brückenabfahrt von Ilvesheim kommend bestehen?

Hr. Kritzer: Ja, da wird nichts geändert.

Parkraumsituation, Vortrag Herr Freudl

Herr Freudl beginnt mit ein paar Vorbemerkungen: Parkplätze sind da, den Autofahrern muss aber zugemutet werden, ein paar Meter mehr zu laufen.

Die Fläche wird insgesamt attraktiver und dadurch erscheint es den Autofahrern auch nachvollziehbar, dass hier nicht mehr geparkt werden soll.

Der Begriff „Katastrophe“ ist gefallen. Aber für wen? Die Planung hat viele positive Seiten, dafür müssen Autos manchmal eine halbe Minute warten. Es wäre gut, wenn sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer manchmal in die Lage des jeweils anderen versetzen würden.

Die Details zum Vortrag sind den mitgeschickten Folien zu entnehmen.

Es wurde eine Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs gemacht, und zwar im November, dem verkehrsreichsten Monat im Jahr.

Es wurden Parkraumganglinien erstellt, die Aussagen darüber erlauben, wie die Auslastung der Parkplätze im Tagesverlauf aussieht, auch was das Verhältnis Dauerparker und „Fremdparker“ angeht. Von den Autos, die nachts an einer Stelle parken, sind tagsüber noch etwa ein Drittel da. Manche haben einen privaten Parkplatz auf ihrem Grundstück und parken trotzdem im öffentlichen Raum. Etwa jeder Fünfte parkt auf dem Gehweg.

In der Summe sind im Umfeld ca. 590 Parkplätze vorhanden. Sie setzen sich zusammen aus 304 freien Parkplätzen, 129 Parkplätzen mit zeitlicher Begrenzung und 155 teilöffentlichen Kundenparkplätzen.

In der Kloppenheimer Straße wäre ein beidseitiges Parkverbot eigentlich nicht nötig.

Auf den meisten Parkplätzen ist eigentlich zu allen Zeiten noch etwas frei, aber nicht immer genau an dem Parkplatz, den man bevorzugt. Auf der Hauptstraße gibt es zurzeit 110 Parkplätze, die Planung liegt bei 82, die maximale Nachfrage derzeit bei 96. Das heißt, es reicht meistens aus, es gibt aber lokale Engpässe.

Auf den halböffentlichen Parkplätzen sind im Verhältnis zu allen Zeiten die meisten Parkplätze noch frei.

Prognose:

- Es wird durch die Planung geringfügig weniger Parkplätze geben.
- Die Nachfrage kann noch knapp befriedigt werden.
- Lokale Engpässe kann es geben.
- Teilweise ist eine Verlagerung in Nachbargebiete nicht auszuschließen.

Interessant ist, dass in der Hauptstraße 7% der Parker über acht Stunden, 34% über vier Stunden geparkt haben. Das ist natürlich bequem, es muss aber nicht sein, dass Dauerparke auf der Hauptstraße stehen. Diese Plätze sollten Kunden vorbehalten bleiben.

Vorschläge:

- In der Kloppenheimer Straße auf einer Seite Parken erlauben.
- Bessere Parkplatz-Ausschilderung
- Informationen über Parkplätze verteilen (Flyer).
- Rückgewinnung privater Parkplätze.

Diskussion

Anmerkung: *Man sollte eine Parkraumkonzeption machen, bevor der Umbau kommt, und zügig an die Sache herangehen.*

Anmerkungen: *Die Hauptstraße zwischen Volksbank und Kloppenheimer Straße betreffend: wer verhandelt mit den Eigentümern? Die Kloppenheimer Straße ist zu eng und das Halteverbot ist gut so. Für wegfallende Parkplätze zwischen dem Ende der Bahnsteige und der Kloppenheimer Straße sollten mehr Kurzzeit-Parkplätze eingerichtet werden (7 bis 8, evtl. 9 bis 10).*

Herr Elliger nimmt die Anregungen mit.

Frage: *Ist daran gedacht, eine Parkscheinregelung einzuführen? Die Firma Kik ist noch von niemand angefragt worden.*

Hr. Freudl: Kik ist nur ein Beispiel. Die Vorgehensweise sollte die Verwaltung mit dem Bund der Selbständigen besprechen.

Frage: *Die Mitbenutzung teilöffentlicher Parkplätze wird Geld kosten. Wer soll das bezahlen?*

Hr. Freudl: Es ist hier noch alles offen.

Anmerkung: *Am Schloss gibt es 36 Parkplätze. Das ist auch zu Fuß nicht weit.*

Hr. BGM Quast: Die Frage einer Parkraumbewirtschaftung wird aufgegriffen. Es wird aber nicht zu vermeiden sein, dass Autofahrer bis zu ihrem Parkplatz auch ein paar Meter laufen müssen. In der Diskussion heute sind aber noch viele Ideen eingebbracht worden, die wir mitnehmen und überprüfen.

Anmerkung: *Als Gewerbetreibender bin ich gegen Parkuhren und Parkscheiben.*

Hr. Freudl: Bisher ist nichts dergleichen geplant.

Anmerkung: *Von der Haltestelle aus Richtung Heidelberg sollten nur Kurzzeitparkplätze geschaffen werden. Manche kommen mit dem Auto aus Heidelberg, steigen hier in die OEG und parken den ganzen Tag.*

Dialogrunde

In den vier Ecken des Raumes sind Themennischen eingerichtet, an denen PlanerInnen und MitarbeiterInnen der Verwaltung für Fragen bereitstehen und die Diskussion moderieren. Die Anwesenden verteilen sich frei in die Gruppen und haben die Gelegenheit, hier noch weitere Kommentare zur Planung abzugeben.

- A Planken
- B Seckenheimer Hauptstraße
- C Parkraum
- D Baustellenmanagement

- Fr. Ukas / Fr. Steinmaßl
- Hr. Kritzer / Hr. Plogstert
- Hr. Freudl / Hr. Schuhmacher
- Hr. Buter / Hr. Klein

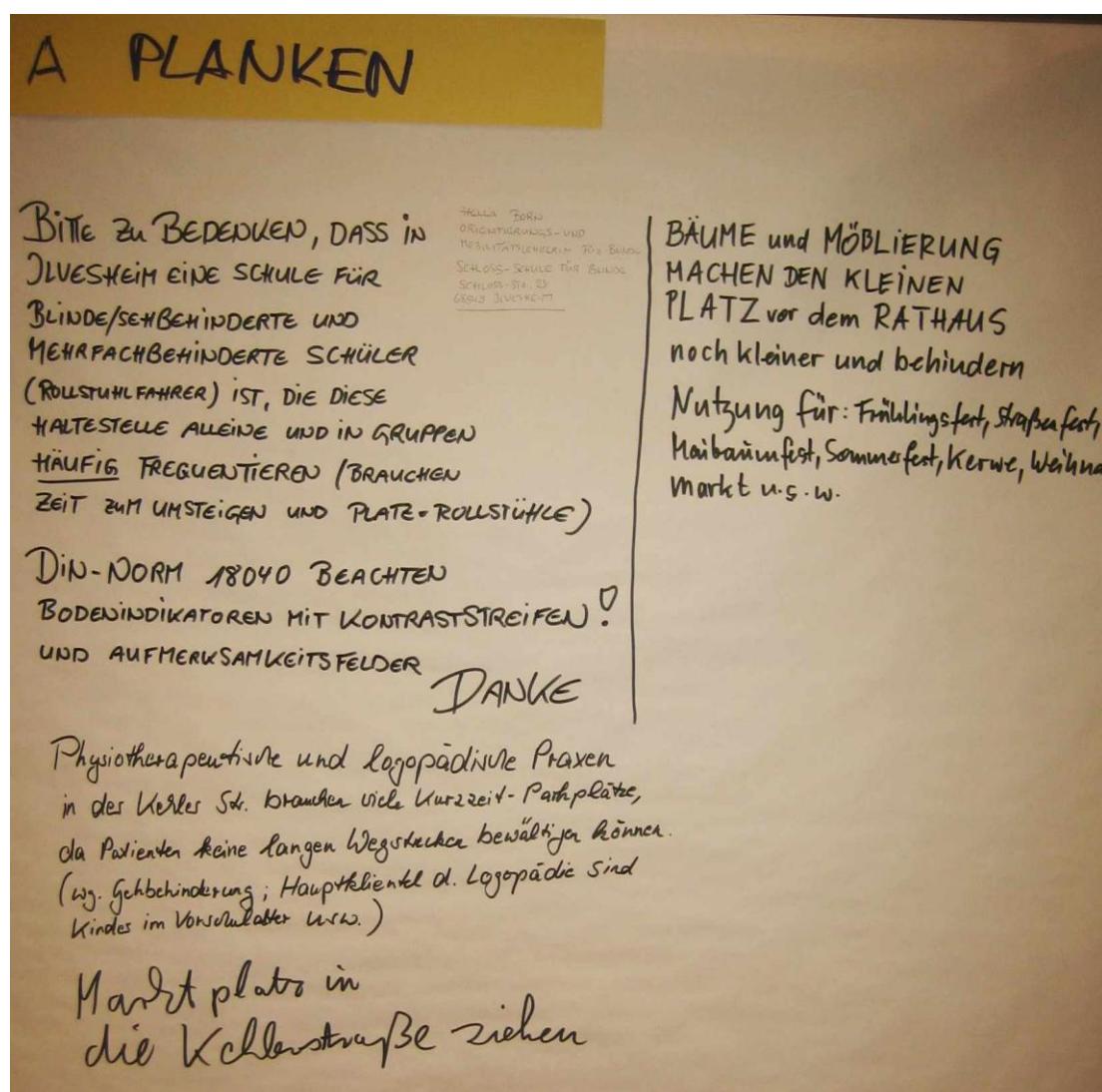
Die Ergebnisse der Diskussion in der Dialogrunde werden von den ModeratorInnen kurz zusammengefasst:

A – Planken - Frau Steinmaßl

Es ist wichtig, die Belange der Behinderten und Sehbehinderten zu berücksichtigen, gemäß den einschlägigen DIN-Vorschriften.

Es sollte Kurzzeit-Parkplätze in der Kehler und der Hauptstraße geben.

Straßenbäume werden in der Hauptstraße eher als hinderlich betrachtet.



B - Seckenheimer Hauptstraße - Herr Plogstert

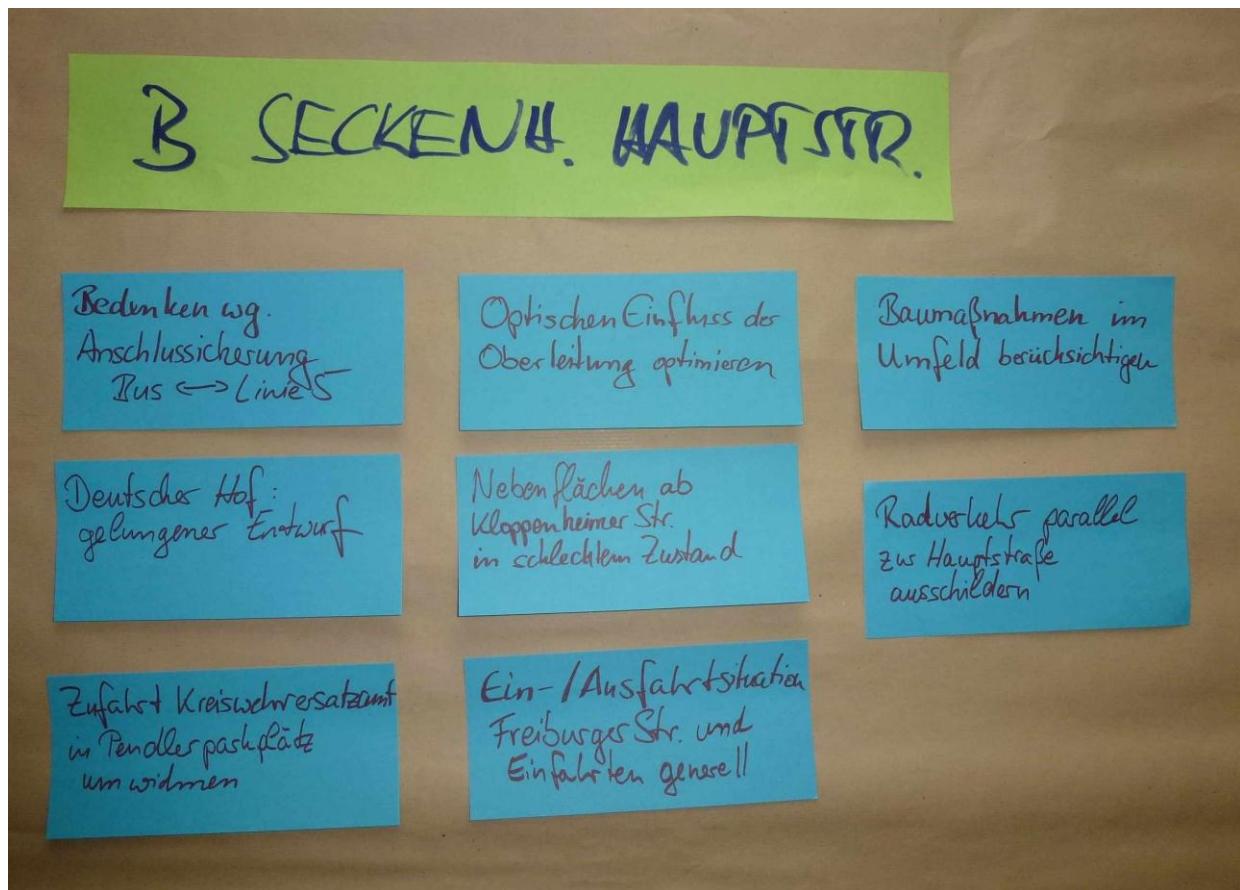
Die Lösung am Deutschen Hof wird als sehr gelungen bezeichnet

An der Zufahrt zum ehemaligen Kreiswehrersatzamt lassen sich Pendler-Parkplätze einrichten.

Die optische Gestaltung wird positiv hervorgehoben.

Die Nebenflächen ab der Kloppenheimer Straße sind in einem schlechten Zustand und sollten auch saniert werden.

Die Einfahrtsituation in die Freiburger Straße muss unbedingt frei bleiben.



C – Parkraum - Herr Schuhmacher

Teilöffentliche Parkplätze von Kik, Penny und K+U sollten einbezogen werden.

Kurzeitparkplätze müssen auch kontrolliert werden.

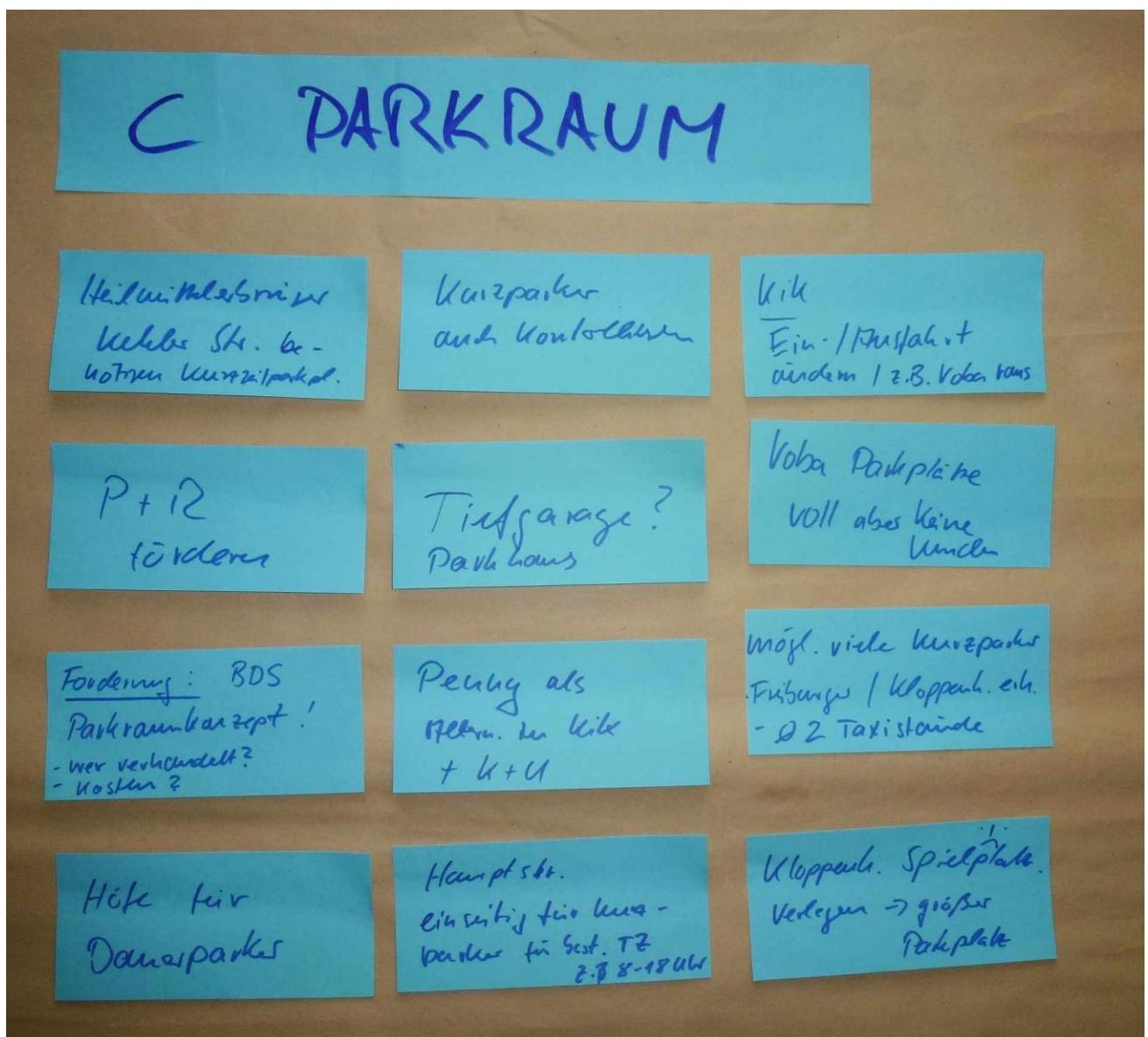
Sollte man eine Tiefgarage bauen?

Wer verhandelt mit den Besitzern der teilöffentlichen Parkplätze? Wer trägt die Kosten?

Vorschlag: Park and Ride Parkplätze einrichten.

Den Spielplatz in der Kloppenheimer Straße verlagern und hier Parkplatz einrichten.

Mindestens sieben Kurzeitparkplätze in der Hauptstraße einrichten.



D – Baustellen-Management - Herr Klein

Es sollte im Dialog ein Konzept entwickelt werden.

Der Durchgangsverkehr sollte über die Randerschließungsstraße geleitet werden.

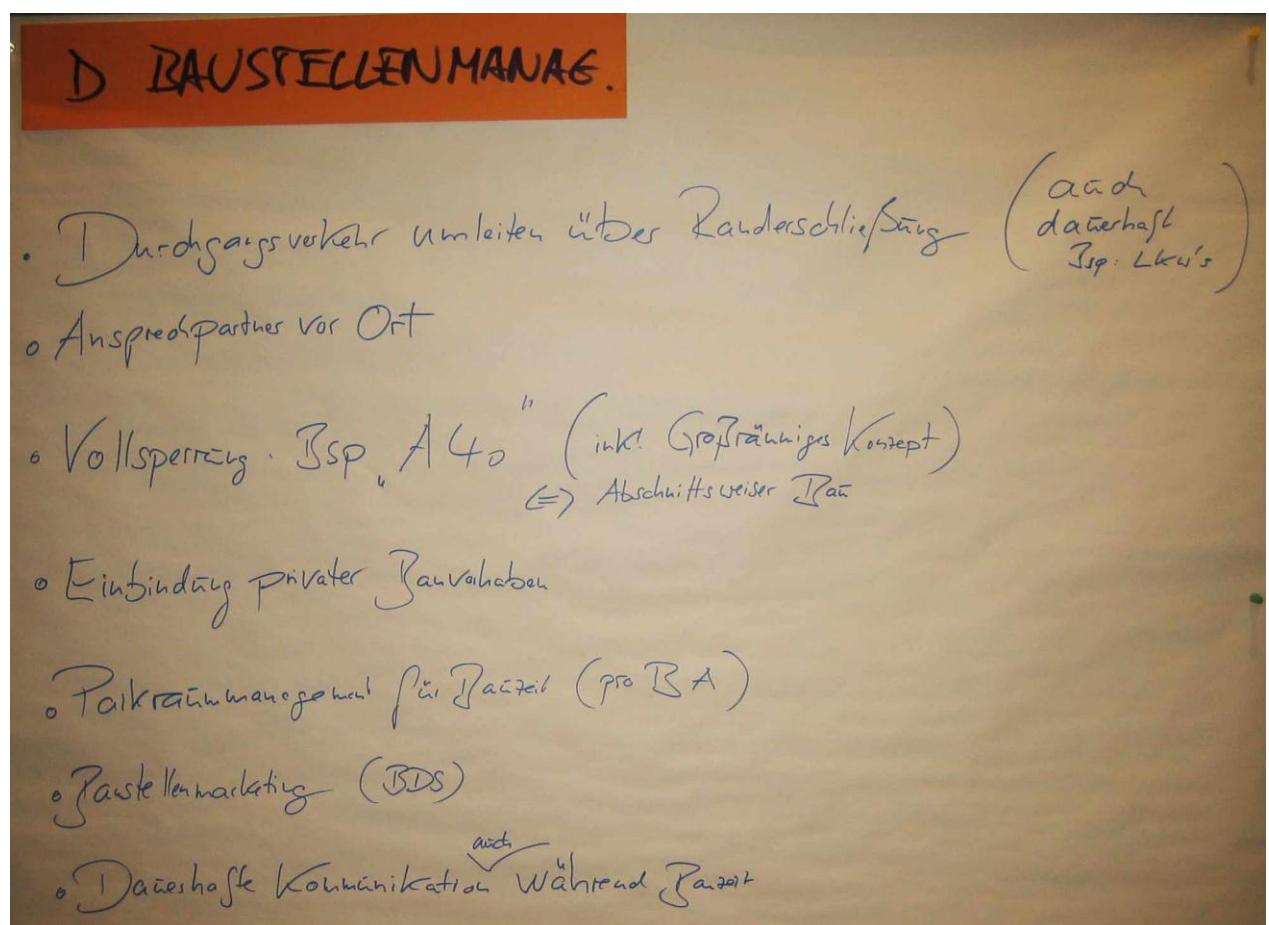
LKW sollten schon jetzt aus der Innenstadt herausgehalten werden.

Man braucht Baustellenbeauftragte als ständige Ansprechpartner.

Es muss ein Baustellen-Management für die Bauphase eingerichtet werden.

Der Bund der Selbständigen und andere Beteiligte sollten eng eingebunden werden.

Es sollte ein Flyer entwickelt werden, der Verkehrsführung und Parkmöglichkeiten während der Bauphase erläutert.



Fazit und Ausblick

Herr Elliger freut sich, dass die Planung jetzt konkret geworden ist und auch noch viele wertvolle Hinweise und Anregungen dazu gegeben werden konnten. Schließlich kennen die Seckenheimer ihren Stadtteil am besten.

Die heute eingegangenen Anregungen werden auf jeden Fall geprüft und ernst genommen.

Es sei allen Beteiligten klar, wurde aber heute nochmal deutlich, wie wichtig die Parkplätze im Quartier sind, nicht nur, aber auch für den Einzelhandel.

Den Vorschlag eines Park and Ride Parkplatzes sieht er eher skeptisch, man sollte nicht noch mehr Autos anlocken.

Tiefgaragen sind teuer und am Ende zeigt sich oft, dass sie großenteils leer stehen weil sie nicht angenommen werden. Er ist skeptisch, ob das in den Ortsteilen funktionieren kann.

Was den Bauablauf angeht, steht der Starttermin noch nicht fest und muss noch genauer geplant werden. Dabei sind die oberirdischen Planungen noch einfacher als das, was unter der Erde ansteht. Gasleitungen lassen sich z.B. nicht in kleinen Abschnitten erneuern.

Auf jeden Fall werde die Verwaltung für den Bauzeitenplan im engen Dialog mit dem Bund der Selbständigen bleiben.

Was die Grenzen der Bautätigkeit angeht und die Frage, wo im Randbereich noch gleich etwas mit erneuert werden soll, müsse man natürlich immer die Finanzierbarkeit im Auge haben. Das müsse die Politik entscheiden.

Abschließend bedankt sich Herr Elliger bei allen für die konstruktive Diskussion, nicht nur heute, sondern in dem ganzen dreijährigen Beteiligungsprozess. Die Studierenden der Uni Kaiserslautern, die heute die Diskussion mit verfolgt haben, haben von dem Bürgerbeteiligungsprozess sicher den Eindruck gewonnen, dass es in Seckenheim anders geht als bei Stuttgart 21.

Damit wünscht er allen Anwesenden einen guten Nachhauseweg und demnächst frohe Feiertage.

Anlagen

Präsentation Planungsstand zur Platzgestaltung

Präsentation Planungen der RNV

Präsentation Parkraumsituation