



STADTTEILRAHMENPLAN K I R C H H E I M

Teil 2: **Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge**



Bevölkerung

Wohnen

Arbeiten

Einzelhandel

Ortsmitte

Kinder

Jugend

Frauen

Senioren

Kultur

Freizeit

Verkehr

Umwelt

Grünflächen

Stadtgestalt

Straßenbahn

Fußgängerzone

Bahnhof

Impressum:

Herausgeber:

Stadt Heidelberg
Marktplatz 10
69117 Heidelberg

Bearbeitung:

Dezernat I (Frau Oberbürgermeisterin Beate Weber):

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Amt für Frauenfragen
Bürgeramt
Amt für öffentliche Ordnung

Dezernat II (Erster Bürgermeister Prof. Dr. Joachim B. Schultis):

Amt für Liegenschaften
Sport- und Bäderamt
Amt für Wohnbauförderung
Stadtplanungsamt
Amt für Baurecht und Denkmalschutz
Hochbauamt

Dezernat III (Bürgermeister Dr. Jürgen Beß):

Schulverwaltungsamt
Kulturamt in Zusammenarbeit mit der VHS, Stadtbücherei sowie der Musik- und Singschule
Kurfürstliches Museum
Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit
Kinder- und Jugendamt

Dezernat IV (Bürgermeister Thomas Schaller):

Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung
Landschaftsamt
Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung
Feuerwehr

Heidelberger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe (HVV):

Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG

Heidelberger Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH (HWE)

Evangelisches Pfarramt Wichern-Gemeinde

Katholisches Pfarramt St. Peter

Koordination, Endredaktion, Gestaltung und Photos:

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Druck:

Hausdruckerei Stadt Heidelberg

Vorwort

Kirchheim hat in den letzten Jahren eine sehr dynamische Entwicklung erlebt. Deshalb steht es bei der Erarbeitung der Stadtteilrahmenpläne an vorderster Stelle. Der Stadtteilrahmenplan bietet den ersten umfassenden Gesamtplan für diesen Stadtteil seit der Eingemeindung 1920. Er ist mit großer öffentlicher Beteiligung und Sorgfalt erarbeitet worden.

Nach der großen Stadtteilversammlung zum Auftakt 1992, dem im März 1994 vorgelegten umfassenden Analysebericht sowie nach vielen Beratungen und intensiv geführten Gesprächen mit den Kirchheimer Bürgerinnen und Bürgern - darunter in den beiden Workshops im Juni 1995 und den zehn Sitzungen des „Runden Tisches“ zur Straßenbahn und zum Verkehrskonzept - liegt jetzt das Entwicklungskonzept für Kirchheim vor.

Wichtig für eine sozial, städtebaulich und ökologisch vernünftige Zukunft Kirchheims sind mir insbesondere die folgenden vier Aspekte:

1. Die traditionsreiche Ortsmitte von Kirchheim soll als eigenständiges Zentrum gestärkt werden. Dazu zählen ein attraktives Waren- und Dienstleistungsangebot mit angenehmen Einkaufsbedingungen und eine gute Erreichbarkeit. Einen ganz wesentlichen Schritt hierzu wird die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schwetzingenstraße im Rahmen des Baus der Straßenbahntrasse leisten. Ein wichtiger Teil der alten Ortsmitte wird damit vom Durchgangsverkehr entlastet und durch diesen Vorschlag des „Runden Tisches“ ein noch attraktiverer Geschäftsbeereich entstehen.
2. Der weitere Ausbau des Infrastrukturangebotes wird dem vielfältigen sozialen und kulturellen Leben in Kirchheim wichtige Impulse geben. Bereits in den letzten Jahren hat sich das Angebot verbessert. In Kürze wird mit den umfangreichen Baumaßnahmen am neuen Bürgerzentrum und an einer neuen Kindertagesstätte an der Spinne begonnen werden. Dieses neue Kommunikationszentrum wird die Möglichkeiten für Begegnungen, für die Kultur- und die Vereinsarbeit deutlich erweitern. Gleichzeitig wird damit auch ein Beitrag zur Stärkung der Ortsmitte geleistet. Die Grundsatzentscheidung zum Neubau der seit vielen Jahren von Kirchheim gewünschten weiterführenden Schule ist ebenfalls gefallen. Mit einem Baubeginn ist im nächsten Jahr zu rechnen, wenn die Zustimmung des Landes gesichert ist.
3. Die Verkehrsanbindung Kirchheims mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird in den nächsten Jahren durch mehrere bedeutende Maßnahmen erheblich verbessert werden. So wird die beschlossene Straßenbahn in wenigen Jahren die Ortsmitte Kirchheims schnell und bequem mit der Innenstadt verbinden. Bereits im Jahr 2000 wird der Bahnhof Kirchheim Haltepunkt der S-Bahn. Ziele in der ganzen Region sind dann in festen Taktzeiten gut erreichbar. Parallel dazu wird die Bürgerbrücke neu gebaut. Durch direkte Zugänge zu den Bahnsteigen entsteht ein wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt. Das erweiterte und attraktive ÖPNV-Angebot ergänzt die Maßnahmen zur Entlastung Kirchheims vom Durchgangsverkehr und für die Sicherheit von Kindern und Älteren im Stadtteil.
4. Die weitere Siedlungsentwicklung gilt es harmonisch mit dem besonderen Charakter Kirchheims abzustimmen. Die Schwerpunkte in den nächsten Jahren werden bei der baulichen Ergänzung „Im Bieth“, der Sanierung des Mörgelgewanns und den Verbesserungen in Alt-Kirchheim liegen. Langfristig soll das günstig gelegene neue Wohngebiet „Am Harbigweg“ entwickelt werden.

IV

Die Einzelprojekte und Vorschläge in diesem Berichtsband sind noch nicht alle in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Heidelberg eingebunden. Sie sind auch noch nicht nach ihrer Bedeutung geordnet. Es wird die Aufgabe des Bezirksbeirates, der Gemeinderäte und der Verwaltung sein - unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und unter Abwägung der Dringlichkeit von Projekten in der gesamten Stadt - die Umsetzung der Ideen zu prüfen und die notwendigen Entscheidungen zu treffen.

Alle Entscheidungen für Kirchheim werden sich aber schon in den nächsten Jahren an den großen Linien ausrichten, die dieser Stadtteilrahmenplan vorgibt.

Ich möchte mich für das große Engagement der Kirchheimerinnen und Kirchheimer bedanken, die sich gemeinsam mit den städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit großem und persönlichem Einsatz Gedanken über die künftige Entwicklung ihres Stadtteils gemacht haben. Sie haben damit entscheidend zum Gelingen dieser neuen Form der umfassenden, dezentralen Planung beigetragen.

Ich freue mich auf die Abschlusßdiskussion und die gemeinsame Verwirklichung der angedachten Maßnahmen.

Beate Weber
Oberbürgermeisterin

	Seite
Impressum	I
Vorwort	III
1. Einleitung	1
2. Kirchheim - ein Stadtteil in Heidelberg	6
3. Raumplanerische Zielsetzungen und Stadtentwicklungsplan	11
3.1 Regionalplan Unterer Neckar und Flächennutzungsplan	12
3.2 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele	13
3.3 Modell Räumliche Ordnung	16
3.4 Wechselwirkungen mit Nachbarstadtteilen	19
4. Räumliches Entwicklungskonzept für Kirchheim	20
4.1 Städtebauliche Ziele	20
4.2 Handlungsschwerpunkte	22
5. Wohnen in Kirchheim	32
5.1 Erhaltung und Entwicklung des attraktiven Wohnorts Kirchheim	32
5.2 Neue Wohngebiete	32
5.3 Ergebnisse der Workshops	37
6. Arbeiten und Einkaufen in Kirchheim	38
6.1 Bestandssicherung und -entwicklung	38
6.2 Aufwertung des Gewerbebereichs Hardtstraße	39
6.3 Neue Gewerbegebiete	40
6.4 Stärkung des Stadtteilzentrums - Ausbildung eines lokalen Nebenzentrums entlang der Schwetzingen Straße	41
6.5 Nutzungsmischung und Quartiersversorgung „ Am Harbigweg“	42
6.6 Ergebnisse der Workshops	42
7. Unterwegs in und nach Kirchheim	44
7.1 Entwicklung eines integrativen Verkehrskonzeptes in Kirchheim	44
7.2 Öffentlicher Personen-Nahverkehr	46
7.2.1 Neubau der Bürgerbrücke: Verknüpfungspunkt zwischen Regionalbahnhaltdepunkt und den Linien der HSB	48
7.2.2 Mobilitätszentrale - neues Angebot der Stadt Heidelberg	49
7.3 Motorisierter Individualverkehr	50
7.4 Fußgängerverkehr	52
7.5 Radverkehr	55
7.6 Ergebnisse der Workshops	56
8. Leben in Kirchheim	57
8.1 Kultur und Weiterbildung	58
8.2 Sport	61
8.3 Bürgeramt	61
8.4 Feuerwehr	61

VI

8.5	Gesundheitsversorgung	62
8.6	Ergebnisse der Workshops	62
9.	Aufwachsen in Kirchheim	64
9.1	Entwicklung Kirchheims zu einem kinder- und jugendfreundlichen Stadtteil	64
9.2	Kindertageseinrichtungen und Jugendhilfeplan	64
9.2.1	Kindertageseinrichtungen	64
9.2.2	Jugendhilfeplan	65
9.3	Spielplätze	67
9.4	Schulen	69
9.5	Ergebnisse der Workshops	70
10.	Altwerden in Kirchheim	72
10.1	Altenhilfestruktur und Seniorenwohnen	72
10.2	Ergebnisse der Workshops	74
11.	Umweltfreundliches Kirchheim	75
11.1	Freiraum und Grünflächen	75
11.2	Schutz von Natur und Landschaft	78
11.3	Landwirtschaft	80
11.4	Klima	81
11.5	Emissionen, Immissionen, Lärm	82
11.6	Boden, Altlasten, Grundwasser	83
11.7	Energie	84
11.8	Abfallwirtschaft	84
11.9	Ergebnisse der Workshops	84

Anhang

VII

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Übersicht über die Planungssystematik	11
Abb. 2: Raumordnerische Zielsetzungen für Kirchheim	12
Abb. 3: Modell Räumliche Ordnung (Entwurf), Stand: Oktober 1998	18
Abb. 4: Entwicklungsachse Kirchheim - Rohrbach	24
Abb. 5: Räumliches Entwicklungskonzept für Kirchheim	30
Abb. 6: Nutzungskonzept (Bestand, Planungskonzept) für Kirchheim	31
Abb. 7: Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung zwischen 1997 und 2005/2010	33
Abb. 8: Kleinräumige Beschäftigtenentwicklung zwischen 1997 und 2005	38
Abb. 9: Verkehrsberuhigung / Fußwegebeziehungen	44
Abb. 10: Aufbau und Aufgabe des Runden Tisches Kirchheim	46
Abb. 11: Streckenverlauf der neuen Straßenbahnerschließung	47
Abb. 12: S-Bahnhof Kirchheim, Bürgerstraße / Brücke, Ansicht Nord - Vorentwurf	49
Abb. 13: Neues Verkehrskonzept mit Straßenbahn und Fußgängerzone	51
Abb. 14: Fußwegenetz Kirchheim: Nord-Süd-Erschließung	54
Abb. 15: Bürgerzentrum Kirchheim mit Kindertagesstätte	60
Abb. 16: Räumliche Verteilung ausgewählter Infrastruktureinrichtungen in Kirchheim	63
Abb. 17: Südensicht - Mathilde-Vogt-Haus - Umbau und Sanierung 1998/1999	73
Abb. 18: Freiflächenstrukturkonzept (Entwurf), Auszug Kirchheim, Stand: Oktober 1998	76
Abb. 19: Freiflächen und Biotopvernetzung Kirchheim	79
Abb. 20: Klimatische Wirkungs- und Ausgleichsräume Kirchheim	82

1. Einleitung

Warum Stadtteilrahmenpläne für alle Stadtteile?

Mit den Stadtteilrahmenplänen geht Heidelberg einen neuen Weg in der Stadtentwicklung. Nachdem sich in der Vergangenheit die Planung vornehmlich auf den Bereich der Altstadt mit ihren drei Sanierungsgebieten konzentriert hat, sollen durch die Stadtteilrahmenpläne für alle Stadtteile Aussagen über deren Entwicklungschancen und Entwicklungsgrenzen getroffen werden.

Eine gezielte städtebauliche Entwicklung der Stadtteile im Sinne dieses integrierten Stadtentwicklungsansatzes war früher nicht vorhanden. Die Folge war, daß in einigen Stadtteilen, so auch in Kirchheim, verschiedene Vorhaben nicht immer optimal aufeinander abgestimmt waren. Dies führte teilweise zu Versorgungsengpässen oder zu einschneidenden, nicht gewünschten Veränderungen im Stadtbild.

Mit den Stadtteilrahmenplänen will die Stadtverwaltung den Rahmen für das zukünftige Handeln der öffentlichen und privaten Akteure in den einzelnen Stadtteilen abstecken und eine geordnete soziale, ökonomische, städtebauliche und ökologische Entwicklung fördern. Dies kann nur unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geschehen.

Was sind Stadtteilrahmenpläne?

Rahmenpläne weisen Wege in eine zukünftige Entwicklung. Der Zeithorizont umfaßt die nächsten zehn Jahre. Vielfach gehen die angesprochenen Maßnahmen wegen ihres langfristigen Charakters darüber hinaus. Sie sind vorausschauender, konzeptioneller Natur und haben nach dem Willen des Gesetzgebers keine unmittelbare rechtliche Bindung. Sie werden von der Stadt freiwillig erstellt und sollen dem Gemeinderat und der Verwaltung als Entscheidungshilfe und Leitlinie für das zukünftige Handeln dienen.

Die Stadtteilrahmenplanung umfaßt, über die im Flächennutzungsplan dargestellten

oder in Bebauungsplänen festgesetzten Nutzungsbereiche (Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Grünflächen etc.) und baulichen Anlagen hinaus, auch räumlich-strukturelle, funktionale, stadtgestalterische, sozio-ökonomische und ökologische Aspekte.

Erster umfassender Rahmenplan für Kirchheim

Für Kirchheim ist dies die erste umfassende Rahmenplanung seit seiner Eingemeindung 1920. Zum ersten Mal liegen für den am schnellsten wachsenden und inzwischen größten Stadtteil Heidelbergs eine Fülle von Planungsinformationen vor. Der Rahmenplan trägt damit zur Planungstransparenz bei und kann eine wesentliche Orientierungslinie auch für private Dispositionen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Betrieben sein.

Arbeitsablauf der Stadtteilrahmenpläne

Das vorliegende Entwicklungskonzept ist die dritte Arbeitsphase der Stadtteilrahmenplanung.

Auftaktveranstaltung

Den öffentlichen Auftakt für die Arbeiten zu den Rahmenplänen bildete jeweils das Stadtteilgespräch. Für Kirchheim fand dies am 31.03.1992 statt. In ihm wurde über den Arbeitsablauf, die bisherige Stadtentwicklung und Planungsvorhaben informiert sowie Kritiken und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger entgegen genommen.

Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung

In der zweiten Phase wurde detailliert die gesamte räumliche, funktionale, städtebauliche, soziale, ökonomische und ökologische Struktur bzw. Situation des jeweiligen Stadtteils erfaßt und einer problemorientierten Bewertung unterzogen. Dabei wurden eine Fülle von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange miteinbezogen. Dies gilt vor allem auch für die Beiträge der „Zukunftswerkstatt Kirchheim“, die unter dem Motto stand „Frauen



gestalten ihren Stadtteil". Da Frauen häufig ihren Stadtteil besser kennen und teilweise auch anders wahrnehmen als Männer, waren in der Zukunftswerkstatt ausschließlich Frauen aufgerufen, ihre Kritik und Anregungen vorzulegen.

Der Teil 1 der Rahmenplanung, die Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung, wurde am 22.03.1994 in einem umfassenden Berichtsband dem Bezirksbeirat Kirchheim und später dem Stadtentwicklungsausschuß in öffentlicher Sitzung vorgestellt. Dieser Band baut auf den Arbeiten von über 20 Fachämtern und der HVV auf.

Entwicklungskonzept - Teil 2 des Stadtteilrahmenplans

Am 29. November 1995 wurde der Teil 2 des Stadtteilrahmenplanes Kirchheim bereits dem Bezirksbeirat Kirchheim vorgestellt. Der Bezirksbeirat hat den damaligen Entwurf zur Kenntnis genommen.

Ebenfalls wurden die "Strukturellen Überlegungen für den Bereich Meßplatz" detailliert vorgetragen, die auch im Rahmenplan als Exkurs aufgenommen waren. Beide Tagesordnungspunkte wurden gemeinsam beraten. Insbesondere die Überlegungen zu einer Wohnbebauung des Bereichs Meßplatz und Verringerung der Bauflächen "Im Bieth"

wurden im Bezirksbeirat intensiv und kontrovers erörtert.

Grundsätzlich soll durch das Bauvorhaben beiderseits des Kirchheimer Weges die projektierte Obergrenze von 20.000 Einwohnern in Kirchheim nicht überschritten werden. Bebaut werden sollen nur die bereits versiegelten Flächen. Zudem wurde gefordert, dann auch eine weiterführende Schule in Kirchheim einzurichten. Das Baugebiet am Meßplatz soll mit den notwendigen Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung der zukünftigen Bewohner ausgestattet werden.

Ergänzend wurde von den Bezirksbeiratsmitgliedern betont, daß unabhängig davon die Situation an den Grundschulen in Kirchheim verbessert werden muß, ein gestaltetes Naherholungsgebiet und weitere Einrichtungen für Jugendliche geschaffen werden sollen¹⁾.

Der Stadtentwicklungsausschuß hat anschließend am 24. April 1996 die Beschlüßfassung vertagt, bis verschiedene Punkte geklärt sind:²⁾

- die Führung der Straßenbahntrasse nach Kirchheim
- die mittelfristig geplante Bebauung am Harbigweg
- das Bebauungsplanverfahren "Im Bieth"
- der Schulentwicklungsplan
- der neue Stadtentwicklungsplan "Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele" sollte nach Auffassung der Mitglieder im Stadtentwicklungsausschuß ebenfalls vor der Verabschiedung des Stadtteilrahmenplans vorliegen.

Die Leitlinien und Ziele wurden am 6. Februar 1997 vom Gemeinderat beschlossen. Das darauf aufbauende "Modell Räumliche Ordnung" wird im Laufe des Jahres 1999 verabschiedet.

Das Schulentwicklungskonzept - Schwerpunkte Stadtteile Rohrbach, Kirchheim und

1) Vgl. Protokoll vom 13.12.1995 der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 29.11.1995.

2) Vgl. Protokoll über die öffentliche Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.04.1996.

Realschulen - wurde am 18.06.1998 vom Gemeinderat beschlossen. Die Gregor-Mendel-Realschule wird von Rohrbach nach Kirchheim verlagert werden. Dazu wird beim Verkehrsübungsplatz ein neues Schulgebäude errichtet. In diesem soll ebenfalls der Hauptschulzug der Geschwister-Scholl-Schule untergebracht werden. Der Grundschulzug der Geschwister-Scholl-Schule kann dann als Ganztageschule geführt werden. Für die Straßenbahnerschließung nach der sogenannten Vorzugsvariante (Trasse A) mit der Endhaltestelle beim Friedhof wurde unter Einbeziehung der Anregungen aus den Gemarkungen und in enger Abstimmung mit dem „Runden Tisch“ zur Straßenbahn in Kirchheim die RE-Planung¹⁾ erstellt und die Förderung beim Zuschußgeber beantragt.

Erstentwurf aus dem Jahr 1995 überarbeitet

Der nunmehr erneut vorgestellte Teil 2 des Stadtteilrahmenplanes Kirchheim wurde entsprechend den aktuellen Überlegungen zur Siedlungsentwicklung überarbeitet. So wurde u. a. für das neue Baugebiet "Am Harbigweg" (ehemals "Meßplatz") ein zeitlich abgestuftes Entwicklungskonzept erarbeitet, das eine Realisierung zu einem deutlich späteren Zeitpunkt vorsieht als ursprünglich geplant war. Entscheidende Voraussetzung für eine Weiterverfolgung ist eine entsprechende Aufnahme im Flächennutzungsplan. Desgleichen wurde die Datenbasis aktualisiert und die Maßnahmenvorschläge an die fortentwickelten Fachplanungen angepaßt.

Der Stadtteilrahmenplan Kirchheim enthält in den einzelnen Fachkapiteln Vorschläge für Maßnahmen, die aus den Zielaussagen abgeleitet wurden und die auf den Fachplanungen der beteiligten Ämter basieren. Der von der Arbeitsgemeinschaft Freie Architekten Frank und Kramer, Rehm erarbeitete Vorentwurf zum räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahre 1995 wurde an die aktuellen Planungsüberlegungen angepaßt. Wichtige Anregungen haben auch die in Kirchheim durchgeführten zwei Workshops geliefert. Sie sind neben der entsprechenden Veröffentlichung²⁾ auch hier dokumentiert.

Die jeweiligen fachlichen Entwicklungsziele, Planungsansätze und -vorschläge sind in den einzelnen Fachkapiteln (Kapitel 4 bis 11) aufgeführt.

Soweit es sich um wesentliche, räumlich faßbare Planungselemente handelt, sind diese im räumlichen Entwicklungs- und Nutzungskonzept (Kapitel 4) flächenhaft dargestellt. Mit diesem Konzept soll sowohl der Rahmen für die langfristig angestrebte Entwicklung als auch für kurzfristig anstehende Planungsentscheidungen abgesteckt werden. Es bildet somit die Beurteilungsgrundlage für die zukünftige räumliche und strukturelle Entwicklung von Kirchheim. Es zeigt sowohl das Entwicklungspotential als auch die Entwicklungsgrenzen auf.

Maßnahmen von der Finanzierung abhängig - Langfristiger Zeithorizont

Mit der Aufnahme einer Maßnahme ist noch keine Entscheidung über ihre Finanzierung oder Durchführung getroffen. Hierüber hat der Gemeinderat jeweils in Abstimmung mit den in anderen Stadtteilen erforderlichen Maßnahmen und den langfristigen Folgekosten zu entscheiden. Aus diesem Grund erfolgen für die Maßnahmenvorschläge auch keine Angaben zum vorgesehenen **Realisierungszeitraum**. Er ist von der Prioritätensetzung im Gemeinderat abhängig. Nach einem entsprechenden Gemeinderatsbeschluß müssen sie abhängig von der gesamtstädtischen Haushaltssituation und den Personal- und Planungskapazitäten bei der jährlichen Fortschreibung der Finanzplanung berücksichtigt werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind keinesfalls als abschließend zu betrachten. Aufgabe des Rahmenplans ist es vielmehr, die für die weitere Entwicklung Kirchheims relevanten Schlüsselprojekte aufzuzeigen und ihre Abhängigkeiten transparent zu machen. Bei der sukzessiven Umsetzung der Planungs-

1) „RE“ = Richtlinien für die Entwurfsgestaltung, hier: für die Verkehrsplanung; d. h. eine „verfeinerte Vorentwurfsplanung“

2) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Kirchheim, Dokumentation der beiden Workshops am 14. Juni und am 23. Juni 1995, Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge, Heidelberg 1995.

ziele ist die laufende Anpassung an die jeweiligen Rahmenbedingungen erforderlich. In diesem Sinne ist bei einer langfristigen Entwicklungsplanung wie den Stadtteilrahmenplänen der Weg das Ziel. Kleine Schritte führen auch zum Erfolg.

Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozeß

Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Rahmenplanung hatte von Anfang an einen hohen Stellenwert. Vielfältige Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft gaben in jeder Bearbeitungsphase wichtige Anregungen.

Im Vorfeld zu diesem Entwicklungskonzept wurden am 14.06.1995 und am 23.06.1995 zwei Workshops veranstaltet, in denen Bürgerinnen und Bürger, Fachexpertinnen und Fachexperten aus Kirchheim gemeinsam mit der Verwaltung Entwicklungsziele und Maßnahmen erarbeitet haben. Die hohe Beteiligung - an beiden Workshops haben jeweils 50 Personen teilgenommen - sowie die zahlreichen Vorschläge beweisen das starke Interesse der Kirchheimerinnen und Kirchheimer an der Gestaltung der Zukunft ihres Stadtteils.

Themenschwerpunkte der Workshops

Die beiden Workshops hatten unterschiedliche Themenschwerpunkte:

Workshop I: Kinder - Jugendliche - Senioren
- Soziales - Kultur - Freizeit

Workshop II: Städtebau - Wohnen / Wohnumfeld - Arbeiten - Einkaufen - Verkehr - Umwelt - Freiraum

Die Kirchheimer Bürgerinnen und Bürger hatten auf diese Weise die Möglichkeit aufzuzeigen, welche Ziele und Maßnahmen für sie wichtig und dringlich sind. Diese Prioritätensetzung ist in den Endbericht eingeflossen und stellt eine Entscheidungshilfe für den Beschluß im Gemeinderat dar. Die Ergebnisse der beiden Workshops wurden im einzelnen in einem gesonderten Band dokumentiert.¹⁾ Sie sind als wertvolle Ergänzung zu dem vorliegenden zweiten Teil des Stadtteilrahmenplans zu sehen.

Bürgerschaftliches Engagement bei der Umsetzung gefordert

Auch bei den weiteren Planungen und Maßnahmen, die auf der Grundlage des durch den Gemeinderat beschlossenen Rahmenplans umgesetzt werden, sind die Kirchheimerinnen und Kirchheimer aufgefordert, aktiv an der Gestaltung und weiteren Entwicklung ihres Stadtteils mitzuwirken. So wurden in den Workshops von den Beteiligten vielfach Hinweise gegeben, welche Maßnahmen von der Bevölkerung selbst übernommen werden könnten, um Kirchheim noch lebenswerter zu gestalten.

„Runder Tisch“ Straßenbahn nach Kirchheim

Konkret wurden die Bürgerinnen und Bürger sowie Schlüsselpersonen aus Kirchheim an Teilen der Planung zur Straßenbahn beteiligt. Am „Runden Tisch“ zur Straßenbahn nach Kirchheim konnten sie mit eigenem Sachverstand und bester Ortskenntnis die Entwicklung des Entwurfs begleiten. Hier wurden die im Stadtteilrahmenplan enthaltenen Entwicklungswünsche aufgegriffen und die transparente Planung konsequent fortgeführt. Der Runde Tisch tagte insgesamt zehnmal.

Planung als Prozeß

Die Rahmenplanung ist nie abgeschlossen. Stadtteilrahmenplanung muß wie jede andere Planung ein offener Prozeß sein, der neue Entwicklungen und Erfahrungen aufnimmt und steuert. Sie ist kontinuierlichen Veränderungen unterworfen. Das bedeutet, daß die Planung offen und eine Revidierbarkeit möglich sein muß.

Transparenz erfordert Offenheit

Zur geforderten Planungstransparenz gehört es aber umgekehrt auch, daß man frühzeitig über Entwicklungsvorstellungen und Projekte informiert, die aus guten Gründen alternativ zu bisherigen Planungsüberlegungen stehen. Dies war das Ziel der im Erstent-

1) Stadt Heidelberg; Stadtteilrahmenplan Kirchheim, Dokumentation der beiden Workshops am 14. Juni und am 23. Juni 1995, Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge, Heidelberg 1995.

wurf von Teil 2 1995 veröffentlichten "Strukturellen Überlegungen" für den Bereich Meßplatz.

Planungsfreiräume zulassen

Es ist deshalb notwendig, daß Freiräume für neue Entwicklungen und Planungsideen freigehalten werden müssen. Nicht alles muß verplant werden. Den nachfolgenden Generationen müssen Gestaltungsspielräume verbleiben.

Prioritätensetzung notwendig

Die Finanzierbarkeit von Maßnahmen muß gesichert sein. Das gilt besonders für jene, die Folgekosten nach sich ziehen. Kleine Schritte können ebenfalls zum Ziel führen, wenn die großen an den Finanzen scheitern.

Der Rahmenplan spiegelt die Entwicklungswünsche und notwendigen Maßnahmen nach unserem gegenwärtigen Wissen wider. In ein paar Jahren können die Prioritäten anders gelagert sein.

Auch die Finanzsituation kann sich derart ändern, daß heute nicht durchführbare Projekte zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können.

Es ist Aufgabe des Gemeinderats, das vorliegende Entwicklungskonzept kritisch zu prüfen und in seiner endgültigen Form zu beschließen.

2. Kirchheim - ein Stadtteil in Heidelberg

Hauptziele im Überblick

Die wesentlichen Rahmenbedingungen des Entwicklungskonzeptes für Kirchheim ergeben sich aus der mit Teil 1 "Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung" vorgelegten detaillierten Situations- und Problemanalyse.¹⁾

Räumliche Isolation aufheben

Siedlungsstrukturell ist Kirchheim gegenwärtig noch durch eine relativ isolierte Lage zur Gesamtstadt und zu den Nachbarstadtteilen Rohrbach und Pfaffengrund gekennzeichnet. Im Norden und Osten bilden die Bahntrassen eine deutliche Zäsur. Die Trennwirkung wird durch das Kasernengelände verstärkt. Die Speyerer Straße als Autobahnzubringer und der Militärflugplatz trennen den Siedlungskörper Kirchheims von den Freiräumen im Nordwesten und dem Pfaffengrund ab. Im Westen und Süden grenzen landwirtschaftlich und kleingärtnerisch genutzte Freiflächen an.



Speyerer Straße als Autobahnzubringer

Lebendige Mischung wiedergewinnen

Eine erhebliche Siedlungserweiterung in den 80er Jahren führte zu einer rasanten Bevölkerungsentwicklung Kirchheims. Seit Anfang der 90er Jahre hat sich der Einwohneranstieg trotz der Aufsiedlung des Neubaugebietes „Am Dorf“ verlangsamt. Mit gegenwärtig knapp 15.700 Einwohnern ist Kirchheim jetzt vor Handschuhsheim der größte Stadtteil Heidelbergs.

In den nächsten zehn Jahren wird sich die Einwohnerzahl weiterhin erhöhen. Der Anstieg wird jedoch wesentlich langsamer erfolgen als dies beim Erstentwurf des Rahmenplans voraussehbar war. Die Größenordnung eines Unterzentrums mit nahezu 20.000 Einwohnern wird im Planungszeitraum nicht erreicht werden. Die Gründe dafür liegen sowohl in dem gegenwärtigen Nachfrageeinbruch auf dem Wohnungsmarkt als auch in den unterschiedlichen Vorstellungen über das Maß der Siedlungsexpansion.—So hat sich durch die Nachfragezurückhaltung die Auffüllung des Baugebietes „Am Dorf“ verzögert, die Entwicklungsvorstellungen zu den neuen Baugebieten „Im Bieth“ und „Am Harbigweg“ werden immer noch kontrovers diskutiert.



Neubaugebiet „Am Dorf“

Aufgrund der Konzentration auf den Wohnungsbau hat sich Kirchheim weitgehend zu einem Wohnstadtteil entwickelt. Daran ändert sich auch in der Zukunft wenig. Nach den gegenwärtigen Entwicklungsvorstellungen wird seine Bedeutung als Wohnort noch weiter steigen.

Arbeitsplatzstandort stärken

Als Wirtschaftsstandort ist Kirchheim in Heidelberg von untergeordneter Bedeutung. Einen Schwerpunkt bilden mittelständische Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes und

1) Stadt Heidelberg: Stadtteilrahmenplan Kirchheim Teil 1; Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung; Heidelberg 1994.

des Handwerks mit überwiegend lokalen Versorgungsfunktionen. Das Arbeitsplatzangebot (rd. 3.300) hinkt der Bevölkerungsentwicklung hinterher. Ziel ist es, die Standortbedingungen der vorhandenen Betriebe zu verbessern und umweltfreundliche Arbeitsplätze anzusiedeln. Entlang der Speyerer Straße soll zwischen der Einmündung Cuza-ring und Pleikartsförster Straße auf einer Fläche von rd. 10 ha ein neues Gewerbegebiet erschlossen werden. Dort könnten ca. 500 neue Arbeitsplätze entstehen.

Integration sicherstellen

Das rasche Bevölkerungswachstum in den 80er Jahren sowie die erwartbare Zunahme ist und wird nicht ohne Spannungen verlaufen. Es stellt hohe Anforderungen an die Anpassungsfähigkeit und Integrationsfähigkeit der Hinzugezogenen. Desgleichen ist Aufnahmebereitschaft und Toleranz von den Alt-eingesessenen gefordert.

Grundsätzlich besteht bei raschen Wachstumsschüben die Gefahr der Isolation, die es zu vermeiden gilt.

Bei der Versorgung einkommensschwächerer Haushalte mit Wohnraum kommt Kirchheim aufgrund der Wohnungsstruktur eine herausragende Rolle zu. Die Konzentration in einigen Bereichen (Mörgelgewann, Hardtstraße, Höllenstein) hat die Bildung sozialer Brennpunkte begünstigt.

Infrastruktur frühzeitig dem Bedarf anpassen

In der Vergangenheit hinkte der Ausbau der Infrastruktureinrichtungen in einigen Teil-



Wohnen im Bereich Hardtstraße

bereichen der Bevölkerungsentwicklung nach. Diese Defizite müssen abgebaut werden. Ergänzend muß das soziale, kulturelle, freizeit- und wohnumfeldbezogene Angebot im Rahmen der finanziellen Handlungsspielräume dem erwartbaren Bedarf aus der weiteren Entwicklung angepaßt werden.

Frauenerwerbstätigkeit fördernde Öffnungszeiten von Kindertagesstätten sowie Serviceangebote zur Kleinkind-/Kinderbetreuung sollen finanziell und ideell unterstützt werden, denn insbesondere bei pädagogischen Freizeit- und Betreuungsangeboten besteht ein weiterer Bedarf.

Neue Schule

Der durch die Neubaugebiete absehbare Mehrbedarf an Schulräumen kann in den bestehenden Schulen in Kirchheim nicht aufgefangen werden. Im langfristig (nach 2002) geplanten Neubaugebiet "Am Harbigweg" ist daher eine neue Grundschule vorgesehen. Der beschlossene Teilplan des Schulentwicklungskonzepts¹⁾ - Schwerpunkte Stadtteile Rohrbach, Kirchheim und Realschulen - sieht die Verlagerung der Gregor-Mendel-Realschule aus Rohrbach nach Kirchheim vor. Diese soll im Verbund mit dem ausgelagerten Hauptschulzug der Geschwister-Scholl-Schule neben dem Verkehrsübungsplatz neu gebaut werden.

Im Bereich der aktivierenden Kultur- und Weiterbildungsangebote sowie Begegnungs- und Kommunikationsmöglichkeiten ist Kirchheim vor allem räumlich unterversorgt. Es fehlen Freizeitangebote außerhalb des organisierten Sports. Dies betrifft Frauen in besonderer Weise, weil sie sich aufgrund ihrer familiären Verpflichtungen überwiegend im Stadtteil aufhalten.

Überdurchschnittlich gut sind die Unterstützungs- und Hilfeangebote für ältere Menschen.

1) vgl. DS 225/1998 vom 23.04.98: Schulentwicklungskonzept Schwerpunkte Stadtteile Rohrbach, Kirchheim und Realschulen, hier: Grundsatzbeschluß zum Bau einer weiterführenden Schule in Kirchheim.

Bürgerzentrum wertet Kerweplatz auf

Eine der zentralen Maßnahmen für den Stadtteil Kirchheim, die jetzt vor der Ausführung steht, ist der Um- und Ausbau der derzeitigen Festhalle auf dem Kerweplatz zum Bürgerzentrum. Zugleich wird im südlich angrenzenden Bürgergärtchen eine neue Kindertagesstätte gebaut. Die jetzige Kindertagesstätte an der Hegenichstraße wird überwiegend zu Wohnnutzungen umgebaut¹⁾. Mit dieser aufwendigen Maßnahme wird sich neben der Situation der Kinderbetreuung insbesondere auch die Versorgung mit Kultur- und Weiterbildungsangeboten sowie Begegnungs- und Kommunikationsmöglichkeiten im Stadtteil deutlich verbessern.

Der Kerweplatz wird mit diesem Projekt als zentraler Bereich aufgewertet. Eine gestalterische Verbesserung und städtebauliche Einbindung des Platzes wird sich allerdings erst mit den Umbaumaßnahmen im Bereich der Spinne im Rahmen der Verlegung der Straßenbahntrasse ergeben.

Quartiersversorgung ausbauen

Der Stadtteil verfügt über eine nicht ausreichende Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung. So ist u. a. in dem mittel- bis langfristig geplanten Neubaugebiet "Am Harbigweg" ein Quartiersversorgungszentrum vorgesehen.

Ortskern vom Autoverkehr entlasten

Kirchheim ist in hohem Maße von Durchgangsverkehr in Nord-Süd- bzw. in Ost-West-Richtung belastet, der zu einem großen Teil durch die Ortsmitte geführt wird. Aufgrund



Bürgerzentrum am Kerweplatz



Verkehrsbelastung im Ortskern von Kirchheim

der überwiegend reinen Wohnfunktion entsteht im Stadtteil selbst ein hohes Aufkommen an Ziel- und Quellverkehr, vor allem durch die Berufspendler. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich und trägt wesentlich zur Belastung durch Lärm und Schadstoffe bei.

Fuß- und Radwegenetz optimieren

Das Fuß- und Radwegenetz weist deutliche Erschließungsmängel auf. In den engen Straßen mit ihren schmalen Gehwegen kommt es häufig zu Nutzungskonflikten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Aus der Sicht von Frauen ist die Sicherheit im öffentlichen Raum in einigen Bereichen verbesserungsbedürftig. Es soll auch dazu beigetragen werden, daß Mädchen eigenständig mobil sein können. Durch die in den letzten Jahren bereits durchgeführten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen des Konzeptes für ein Fußwegenetz für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, konnten bereits deutliche Verbesserungen erzielt werden (vgl. Kap. 7.5).

ÖPNV-Verbindung zur Stadtmitte verbessern

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist gemessen an der Größe des Stadtteils qualitativ und quantitativ nicht ausreichend ausgebaut. Der 1994 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan²⁾ sieht

1) Laut Gemeinderatsbeschuß vom 23.04.1998 sowie vom 1.10.1998, siehe detaillierter unter Kapitel 8.1

2) Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt: Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, 1994

eine Straßenbahnanbindung Kirchheims an den Bahnhof und die Innenstadt vor. Von der Priorität her ist diese Maßnahme der Realisierungsphase II zugeordnet. Am 25.07.1996 beschloß der Heidelberger Gemeinderat eine "Straßenbahn nach Heidelberg Kirchheim" mit folgendem Verlauf: Endhaltestelle Friedhof - Heuauer Weg - Schwetzingener Straße - Kirchheimer Weg - Hebelstraße - Carl-Benz-Straße - Montpellierbrücke - Römerkreis.

Attraktiven Ortskern für Begegnung und Einkauf schaffen

Das Ortszentrum Kirchheims ist städtebaulich und stadtgestalterisch nicht gefaßt. Die starke Verkehrsbelastung führt zu einer mangelhaften Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Die Einrichtungen für die Versorgung Kirchheims mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs konzentrieren sich hier. Infolge der hohen Verkehrsbelastung sind die Entwicklungsmöglichkeiten zu einem der Bevölkerungsgröße entsprechenden Nebenzentrum mit erweitertem Angebot gravierend beeinträchtigt. Die vergleichsweise hohe Attraktivität des Einkaufszentrums in Rohrbach-Süd führt zu Kaufkraftabflüssen.

Weitere Bereiche mit erheblichen funktionalen und stadtgestalterischen Defiziten sind die Areale um den Bahnhof und den Kerweplatz.

Regionalbahnhaltepunkt und Bürgerbrücke

Der bislang untergenutzte Bahnhof Kirchheim wird mit Inbetriebnahme der Regionalbahn - Umbaubeginn soll im Jahr 2000 sein¹⁾ - ein eigener S-Bahnhaltepunkt. Die innerörtliche Anbindung als auch die derzeitige Nutzungsstruktur des Bahnhofs und der nördlichen Hardtstraße entsprechen dieser zukünftigen Funktion nicht. Daher wird der Bahnhof wie auch sein direktes Umfeld, entsprechend der zunehmenden Bedeutung, ausgebaut werden. Eine zusätzliche Verbesserung der gestalterischen- und Aufenthaltsqualität sowie eine direkte Verknüpfung mit den HSB-Buslinien wird der Neubau der saniierungsbedürftigen Bürgerbrücke (vgl. Kapitel 4.2) mit neuer ÖPNV-Haltestelle bringen.



Wochenmarkt am Kerweplatz

Der Bahnhof Kirchheim und die Bürgerbrücke werden damit zukünftig neben der Spinne zum zweiten zentralen Verknüpfungspunkt für den Öffentlichen Personennahverkehr. Eine Vorentwurfsplanung zur Bürgerbrücke und zum S-Bahnhof liegt vor²⁾ und wurde den gemeinderätlichen Gremien vorgestellt.

Freiräume sichern

Die Freiflächen und Kleingartengebiete um Kirchheim dienen der Naherholung weit über Kirchheim hinaus. Mit dem Sportzentrum-Süd hat Kirchheim in diesem Bereich eine zentrale Funktion für die südwestlichen Stadtteile Heidelbergs. Eine ungeordnete Nutzungsstruktur und ein hoher Versiegelungsgrad beeinträchtigen jedoch die Naherholung. Insgesamt ist die Versorgung mit Sportanlagen und Sporthallen überdurchschnittlich.

Die nach 1950 entstandenen Wohngebiete zeichnen sich durch eine ansprechende Wohn- und Aufenthaltsqualität aus. Eine intensive Durchgrünung, die im Ortskern fehlt, leistet hierfür einen wichtigen Beitrag.

Der Anteil an öffentlichen Grünflächen im Siedlungsbereich ist gering. Dies wird teilweise kompensiert durch begrünte Blockinnenbereiche und private Gärten. Bis auf einen überwiegend aus Streuobstwiesen bestehen-

1) Laut Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 31.03.1998

2) "S-Bahnhof Kirchheim", Vorentwurf A, Heidelberg, Dezember 1997, Dipl.-Ing. und freier Architekt G. Ludwig, Heidelberg sowie „Gestaltung von S-Bahn-Haltestellen in Heidelberg bei funktioneller Verbesserung und städtebaulicher Einbindung“, DS 207/1998 vom 01.04.1998.

den Grüngürtel um Kirchheim, ist die Kirchheimer Flur durch eine weitgehend ausgeräumte Landschaft geprägt.

Die Freiräume im Westen und Süden von Kirchheim haben eine hohe stadtklimatische Bedeutung für Kirchheim und die angrenzenden Stadtteile Pfaffengrund, Weststadt, Südstadt und Rohrbach.

3. Raumplanerische Zielsetzungen und Stadtentwicklungsplan

Die Stadtteilrahmenplanung ist eingebettet in eine mehrschichtige Planungshierarchie, an deren Vorgaben sich der Stadtteilrahmenplan Kirchheim auszurichten hat.

Die hierarchische Einbindung der einzelnen Pläne wird in der folgenden Grafik verdeutlicht.

Regionalplan

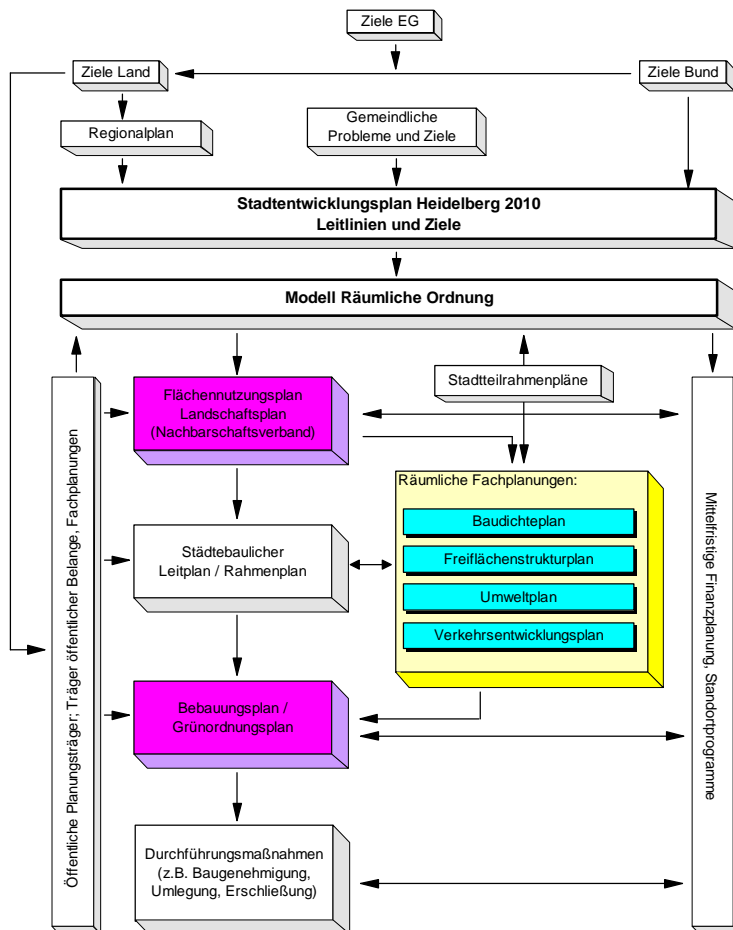
Die Grundzüge und Ziele der Raumordnung in der Region „Unterer Neckar“ sind im Regionalplan „Unterer Neckar“ von 1994 festgelegt.¹⁾ Der gesetzlich vorgeschriebene Regionalplan muß die Vorgaben der Landesplanung, die im Landesentwicklungsplan von 1983²⁾ und den Landesentwicklungsberichten festgeschrieben sind, berücksichtigen. Als Besonderheit im Dreiländereck des Rhein-Neckar-Raumes hat der Regionalplan dabei auch die rahmengebenden Zielsetzungen des

grenzüberschreitenden Raumordnungsplans Rhein-Neckar 2000³⁾ zu beachten, in dem die Raumordnungs- und Entwicklungsplanung der Region Unterer Neckar mit der der rheinland-pfälzischen Region Rheinpfalz und des hessischen Landkreises Bergstraße abgestimmt werden.

Flächennutzungsplan

Die Stadt Heidelberg ist gesetzlich dazu verpflichtet, eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch die Erstellung von Bauleitplänen zu sichern. Dies geschieht zum einen durch den Flächennutzungsplan als vorbereitende Bauleitplanung, zum anderen durch Bebauungspläne als verbindliche Bauleitplanung. Der Flächennutzungsplan, dessen Planungsträger der Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim ist, setzt unter anderem die Flächennutzung und die Bebauungsmöglichkeiten in Heidelberg fest.

Abbildung 1: Übersicht über die Planungssystematik



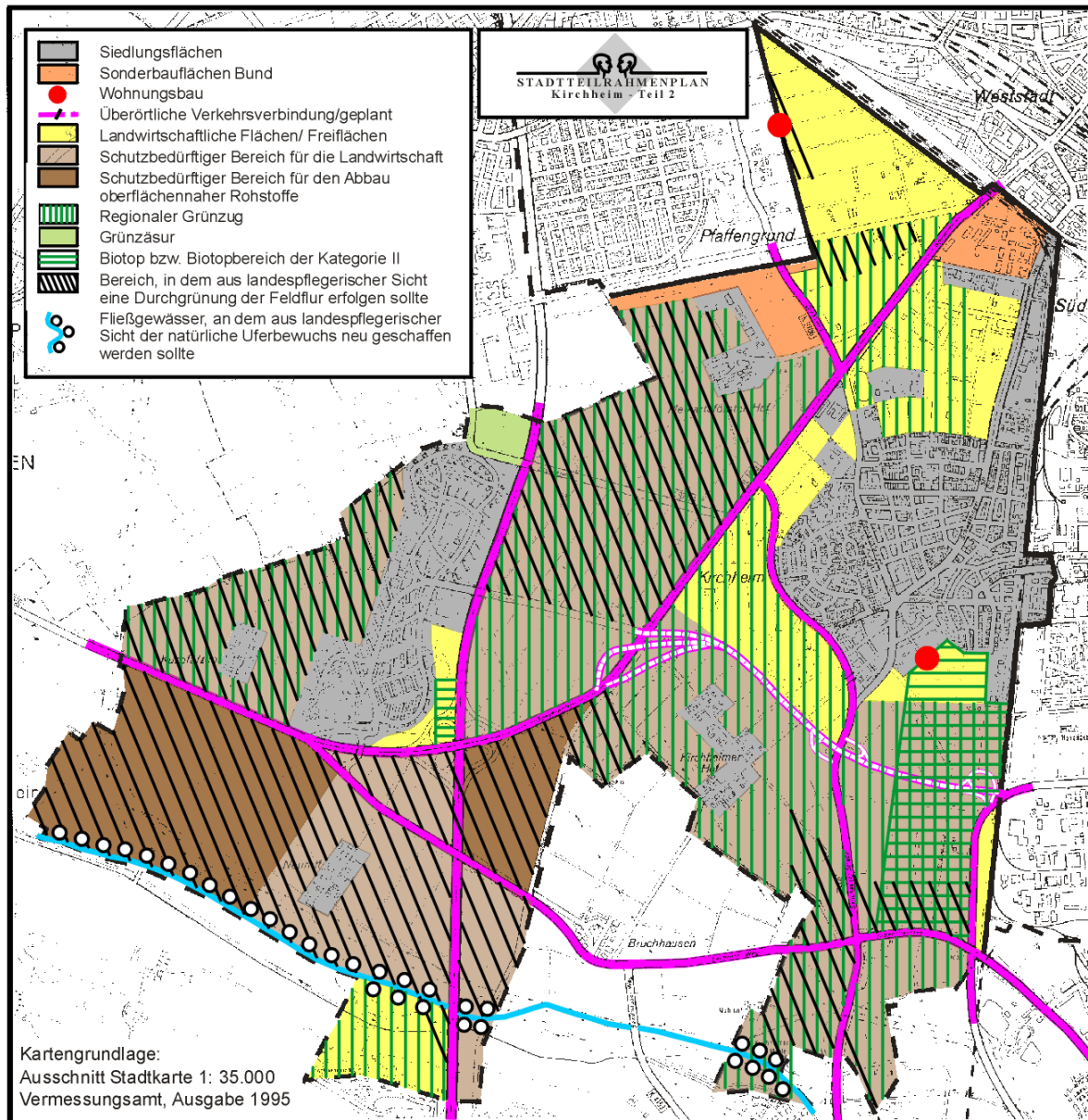
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

Er ist den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Der derzeit gültige Flächennutzungsplan⁴⁾ wurde 1983 beschlossen und befindet sich gegenwärtig in der Fortschreibung.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen obliegt der Stadt Heidelberg. Bebauungspläne werden aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und setzen unter anderem rechtsverbindlich das Maß und die Art der baulichen Nutzung sowie die Bauweise fest.

- 1) Beschluß des Regionalplans durch die Verbandsversammlung am 04.12.1992; Genehmigung des Regionalplans durch das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg am 02.12.1993; Öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, Nr. 21, vom 16.03.1994.
- 2) Innenministerium Baden-Württemberg, Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg vom 12.12.1983.
- 3) Raumordnungsverband Rhein-Neckar, Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000, 1993.
- 4) Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim, 1983.

Abbildung 2: Raumordnerische Zielsetzungen für Kirchheim



Quelle: Regionalverband Unterer Neckar, Regionalplan Unterer Neckar, Auszug: Raumnutzungskarte und Karte Landschaft und Umwelt, 1994; Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

Stadtentwicklungsplan

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010¹⁾ gibt gesamtstädtische Leitlinien und Ziele vor. Damit hat sich die Stadt Heidelberg verpflichtet eine zukunftsbeständige Entwicklung einzuleiten. Die räumliche Konkretisierung der Leitlinien der zukünftigen Stadtentwicklungspolitik erfolgt im „Modell Räumliche Ordnung“.

Der Stadtteilrahmenplan Kirchheim hat sich an den übergeordneten Planungen und Zielsetzungen sowie den gesamtstädtischen Leit-

linien und Zielen zu orientieren. Seine Aufgabe ist es, diese widerspruchsfrei auf Stadtteil-ebene zu konkretisieren.

3.1 Regionalplan Unterer Neckar und Flächennutzungsplan

Nach dem 1993 verabschiedeten Regionalplan "Unterer Neckar" liegt Kirchheim an

1) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele, Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997.

der von Heppenheim bis Bruchsal in Nord-Süd-Richtung verlaufenden regionalen Siedlungsachse.¹⁾ Durch "punktatale Entwicklung" soll entlang dieser Achse eine Siedlungslenkung und Freiraumsicherung erfolgen und die Versorgungsinfrastruktur gebündelt werden²⁾.

Neben Kirchheim sind die Innenstadt, die Südstadt und Rohrbach, im engeren Umland Leimen, St. Ilgen und Nußloch auf dieser Nord-Süd-Siedlungsachse plaziert.

Wieblingen und Pfaffengrund befinden sich auf der West-Ost-Achse Mannheim-Heilbronn. Über die innerstädtischen Verflechtungen erfolgen keine Aussagen. Beide Achsen sind jedoch über die Innenstadt miteinander verknüpft.

Der Regionalplan setzt für den größten Teil der Freiflächen südlich, westlich und nördlich Kirchheims die Funktion "Regionaler Grünzug" fest.³⁾ Ausgenommen hiervon sind im wesentlichen die im derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Mannheim-Heidelberg von 1983⁴⁾ ausgewiesenen Bauflächen "Kirchheim-Süd" und "Pfaffengrund-Ost". Sie sind im Regionalplan als "Siedlungsbereich für Wohnen" aufgeführt.⁵⁾ Der Regionale Grünzug dient der Freiflächensicherung und Siedlungsgliederung. Dem Grünzug entgegenstehende oder ihn beeinträchtigende Nutzungen wie Siedlungserweiterungen sind unzulässig.

Die landwirtschaftlichen Flächen südlich und westlich sind im Regionalplan als "schutzbedürftiger Bereich für die Landwirtschaft" ausgewiesen.⁶⁾ Die landwirtschaftliche Nutzung hat somit Vorrang vor allen anderen Nutzungen. Für weite Bereiche dieser Flächen empfiehlt die dem Regionalplan beiliegende Karte "Landschaft und Umwelt" aus landespflegerischer Sicht eine Durchgrünung der Feldflur.⁷⁾

3.2 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele

Der Gemeinderat hat am 6. Februar 1997 mit großer Mehrheit den neuen Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien

und Ziele beschloss⁸⁾. Diese Entwicklungsvorgaben sind für sämtliche Stadtteilrahmenpläne gültig.

Der neue Stadtentwicklungsplan als auch der Stadtteilrahmenplan Kirchheim umfassen mit den Zieljahren 2005 bzw. 2010 einen vergleichbaren Zeitraum. Aufeinander abgestimmt ist ebenfalls der quantitative Zielrahmen. Die für Kirchheim prognostizierte Bevölkerungs-, Wohnungs- und Arbeitsplatzzahl stimmt mit dem Stadtentwicklungsplan überein. Dasselbe gilt für die Integration der übergeordneten Leitziele in den Stadtteilrahmenplan.

Mit dem neuen Stadtentwicklungsplan bekennt sich Heidelberg dazu, eine Entwicklung anzustreben, die auch in Zukunft unter Bewahrung seiner unverwechselbaren Eigenart gleichermaßen sozial verantwortlich, umweltverträglich und wirtschaftlich erfolgreich ist. Es orientiert sich dabei am Ziel der regionalen und globalen Verantwortung im Sinne der Charta von Aalborg. Die Leitziele des Stadtentwicklungskonzeptes aus dem Jahre 1974 dienen dabei als Grundlage.

Diese in der Präambel formulierten Ziele stehen gleichwertig nebeneinander. Sie sind Ziele und Voraussetzung in einem. Die Stadt Heidelberg will damit eine nachhaltige Entwicklung einleiten. Dies setzt voraus, daß

- die finanzielle Handlungsfähigkeit des städtischen Haushaltes gewahrt bleibt;
- in einer offenen Diskussions- und Dialogkultur sich die Bürgerschaft aktiv am politischen Geschehen in unserer Stadt beteiligt;
- die Chancen einer selbstbestimmten vielfältigen Lebensführung, soweit sie sozial

1) Vgl. hierzu: Regionalverband Unterer Neckar, Regionalplan Unterer Neckar, Mannheim 1994, S. 46.

2) ebd., S.43.

3) ebd., S. 83 und Raumnutzungskarte.

4) Quelle: Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim 1983, S. 35.

5) Quelle: Regionalplan Unterer Neckar; a.a.O., Raumnutzungskarte.

6) ebd., S. 90 und Raumnutzungskarte.

7) ebd., S. 209 sowie Karte Landschaft und Umwelt.

8) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele, Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997.

verantwortlich und ökologisch verträglich ist, für alle Bürgerinnen und Bürger verbessert werden;

- die Beanspruchung der natürlichen Ressourcen vermindert wird.

15 Schwerpunkte der Stadtentwicklung

Die in der Präambel aufgeführten Leitziele werden in acht Zieldimensionen weiter inhaltlich ausgefüllt und konkretisiert. Im nachfolgenden werden daraus zusammenfassend 15 Schwerpunkte aufgeführt.

Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum bewahren und entwickeln, „Stadt am Fluß“

Heidelberg will sein kulturelles Erbe und den eigenständigen Charakter der Stadtteile mit ihren kleinteiligen, überschaubaren Strukturen bewahren. Die Einheit von Stadt- und Landschaftsraum ist als wichtiges Strukturmerkmal weiterzuentwickeln. Die hochwertigen Grün- und Erholungsflächen und ein funktionsfähiger Naturhaushalt sollen mit einem Freiflächenkonzept gestärkt werden. Städtebaulichen Eingriffen in der Kernstadt ist das Leitbild „Stadt am Fluß“ voranzustellen.

Mehr Mischnutzung und Aufenthaltsqualität, „Stadt der kurzen Wege“

Die Lebens- und Aufenthaltsqualität soll mit vermehrter Mischnutzung, dichteren Bauformen, der Rückgewinnung der Straßen als Lebensraum, Vermeidung von Angsträumen und einer barrierefreien Gestaltung für alle verbessert werden. Dem Grundsatz einer „Stadt der kurzen Wege“ entsprechend sind die Stadtteilzentren als Versorgungsschwerpunkte und Identifikationsräume zu stärken und die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten und Freizeiteinrichtungen zu verbessern.

Bauland sparsam verwenden, Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Heidelberg will den Flächenverbrauch in allen Bereichen senken. Zentral hierfür ist eine maßvolle Innenentwicklung durch Mobilisierung von Stadtumbaupotentialen. Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die dem Mittelpunkt der Stadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen

liegen. In Kirchheim wird durch die künftige Straßenbahntrasse insbesondere der Bereich entlang des Kirchheimer Weges aufgewertet. Höhere Dichten, gemischte Strukturen und Flächenrecycling sind weitere Ziele. Stadtarondierungen sind behutsam mit den naturräumlichen Gegebenheiten abzustimmen.

Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen

Heidelberg will die vielfältigen Potentiale als Wissenschaftsstadt gemeinsam mit der Universität und anderen Forschungsstätten weiterentwickeln. Es gilt, die Synergieeffekte zwischen Wirtschaft und Wissenschaft aufzuschließen, um die Innovationskraft zu stärken und nachhaltige Arbeitsplätze auch im produzierenden Sektor zu gewinnen.

Vollbeschäftigung anstreben, Wege aus der Krise eröffnen, den Standort sichern

Heidelberg will eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, die langfristig ein breites Arbeitsplatzangebot sichert und wirtschaftlich erfolgreich ist. Der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft ist aktiv zu nutzen. Die Entwicklungschancen der Heidelberger Unternehmen sind zu sichern.

Verdrängungswettbewerb verhindern, Stärkung von Mittelstand und Handwerk

Heidelberg will kleinere und mittelständische Betriebe - vor allem des Handwerks und des Einzelhandels - besonders sichern und mit entsprechenden Rahmenbedingungen Entwicklungschancen eröffnen. Bestehende Produktionsstätten sollten erhalten bleiben. Die Attraktivität des innerstädtischen Handels soll gesichert und weiterentwickelt werden.

Wiedereingliederung ins Erwerbsleben, neue Formen der Erwerbsarbeit unterstützen

Die Stadt will durch eine aktive Arbeitsmarktpolitik zukunftsweisende Projekte von und für Menschen unterstützen, die vom Arbeitsmarkt ausgegrenzt sind. Sie will neue Formen gesellschaftlich nützlicher Arbeit und der Existenzsicherung unterstützen.

Preiswerten Wohnraum schaffen und sichern

Heidelberg will das Menschenrecht auf Wohnung sichern. Unter Konzentration ihrer Anstrengungen auf den preisgünstigen Mietwohnungsmarkt will die Stadt die Wohnversorgung, insbesondere für Personen, die ihren Arbeits-/Lebensmittelpunkt in Heidelberg haben, sichern. Dies gilt vor allem für Haushalte mit durchschnittlichem und geringem Einkommen sowie für sonstige Benachteiligte. Aufwertungsprozesse von Stadtteilen sollen nicht zu Lasten der Sozialverträglichkeit gehen. Soziale Härten sind in jedem Falle zu vermeiden.

Dauerhafter Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen

Heidelberg will im Rahmen einer zukunftsbeständigen Entwicklung den Zugriff auf die natürlichen Ressourcen vermindern. Es will den Klima- und Immissionsschutz weiter vorantreiben. Über die hierzu bereits beschlossenen Ziele hinaus möchte die Stadt weitere Umweltqualitätsziele entwickeln, die im Rahmen eines Naturhaushaltsplanes regelmäßig überprüft werden und einen Beitrag zum Biotop- und Artenschutz leisten.

Umwelt- und stadtverträglicher Verkehr

Heidelberg will einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Es setzt sich ein für eine Mobilität, die Freiräume für städtisches Leben wiederherstellt, bei der die einzelnen Verkehrsarten gleichberechtigt sind und Gefährdungen verringert werden. Die Förderung eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs und der sonstigen umweltfreundlichen Bewegungsarten hat Vorrang. Die Umweltbelastungen sollen geringer, die städtebauliche Situation (Stadt der kurzen Wege) besser, die Verkehrssituation entspannter und der Wirtschaftsverkehr funktionstüchtiger werden. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll gewährleistet werden. Am Hauptbahnhof müssen optimale Umsteigebeziehungen zwischen Fern-/Regional- und Nahverkehr geschaffen werden.

Stadt des sozialen Ausgleichs, Ausgrenzung verhindern

Heidelberg will eine Stadt des sozialen Ausgleichs sein, die Armut bekämpft, Ausgrenzungen verhindert und sozialräumliche Spaltungstendenzen überwindet. Dem Entstehen und der Ausübung von Diskriminierung und Gewalt ist entgegenzuwirken. Die Stadt Heidelberg will Solidarität und Eigeninitiative fördern. Sie will die gleichberechtigte Mitsprache von Betroffenen fördern und unterstützt Selbsthilfe und bürgerschaftliches Engagement. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden stadtteil- und gemeinwesenorientierte Projekte der Sozialarbeit die Zielgruppenarbeit ablösen müssen, um solidarische Nachbarschaften zu stärken.

Gleichstellung von Frau und Mann

Die Stadt Heidelberg betrachtet die Umsetzung der Gleichberechtigung zwischen Frauen und Männern als eine Gemeinschaftsaufgabe, die bei der Wahrnehmung aller kommunalen Aufgabenbereiche zum Ausdruck kommen wird. Angestrebt wird eine Überwindung der typischen Gleichstellungsprobleme, insbesondere im Hinblick auf angemessene Mitbestimmungsmöglichkeiten, die Absicherung einer eigenständigen Existenz, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen, die gerechtere Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit sowie die Sicherheit von Frauen.

Selbstbestimmt leben, Vielfalt der Lebensformen

Heidelberg will eine Vielfalt der Lebensformen ermöglichen, die sozial verantwortlich und ökologisch verträglich sind. Die Stadt will eine vielfältige, bedarfsgerechte Infrastruktur, die sich an den Bedürfnissen und Wünschen der Betroffenen orientiert.

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind in der Stadtplanung und -entwicklung stärker zu berücksichtigen. Mehr Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten auf Straßen und Plätzen im Wohnumfeld sollen geschaffen werden. Die Frage der Ausbildung und Qualifizierung von jungen Menschen muß neuen Anforderungen gerecht werden. Heidelberg will alten Menschen und geistig, körperlich oder seelisch behinderten, kranken

Menschen ein selbstbestimmtes Leben mit Teilnahme an der Gesellschaft ermöglichen. Die Stadt möchte gesundheitsfördernde Lebenswelten schaffen und die Verantwortung für die eigene Gesundheit fördern. Sie will für alle Alters- und Zielgruppen ein breites, zeitgemäßes Sportangebot in allen Stadtteilen sichern.

Migration und interkulturelle Orientierung

Heidelberg will Verantwortung tragen für eine konstruktive Gestaltung des interkulturellen Lebens und ausländische Einwohnerinnen und Einwohner als gleichberechtigte Bürgerinnen und Bürger Heidelbergs anerkennen.

Stadt der kulturellen Vielfalt

Heidelberg will im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel den unterschiedlichsten kulturellen Ausdrucksformen den entsprechenden Freiraum gewähren. Ziel ist ein reichhaltiges, anspruchsvolles Kulturangebot, das Heidelberg in seiner Vielfalt repräsentiert. Hierzu soll ein Kulturentwicklungsplan erstellt werden.

3.3 Modell Räumliche Ordnung

Die Leitlinien allein reichen jedoch nicht aus, um die räumliche Entwicklung zu steuern. Deshalb werden in einem weiteren Schritt in einem sogenannten Modell Räumliche Ordnung die Zielbereiche des Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010 räumlich konkretisiert¹⁾. Das Modell Räumliche Ordnung stellt die oberste Planungsebene dar. In ihm werden in einem Gesamtplan und mehreren Erläuterungsplänen sämtliche flächenbezogenen künftigen Entwicklungsmöglichkeiten und -grenzen aufgezeigt. Die entsprechenden räumlich-strukturellen Festlegungen haben unmittelbare Auswirkungen auf den Stadtteilrahmenplan.

Zu folgenden Themenbereichen werden sektorale Beipläne erarbeitet:

- Regionale Einbindung
- Flächennutzung Bestand
- Wohnen

- Arbeitsstätten
- Zentrenstruktur und Achsenkonzept
- ÖPNV
- Motorisierter Individualverkehr und
- Infrastruktur

Konzeptionell setzt sich das Modell Räumliche Ordnung aus den drei Planschichten Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur zusammen:

Freiflächenstrukturkonzept

Das Freiflächenstrukturkonzept soll die Anforderungen der Landschaft an die Stadt konkretisieren. Hierzu werden Typologien der wesentlichen Freiflächenstrukturen und der jeweiligen Charakteristika, Eigenarten, Mängel, Empfindlichkeiten und Entwicklungspotentiale erarbeitet. Auf dieser Grundlage sollen räumlich-gestalterische und funktionale Zielvorgaben für die Fachplanung entwickelt werden. Die Vergabe des Freiflächenstrukturkonzeptes ist im Januar 1998 erfolgt und wird als Modellprojekt im Rahmen des ExWoSt- Forschungsfeldes Städte der Zukunft - Strategien einer nachhaltigen Stadtentwicklung durch das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau gefördert.²⁾

Wichtige Ziele des Entwurfs³⁾ zum Freiflächenstrukturkonzepts für Kirchheim sind:

- Die Erhaltung und Entwicklung der direkt an den Siedlungskörper angrenzenden Freiräume, der sogenannte "Kirchheimer Ring".
- Die Neuordnung der Erschließung und des ruhenden Verkehrs im Bereich des Sportzentrums-Süd sowie die gestalterische Einbindung der Sportanlagen und eine Aufwertung für die allgemeine Erholungsnutzung.

1) Der Auftrag zur Erstellung des Modells Räumliche Ordnung wurde an das Büro Conradi, Braum & Bockhorst (CBB), Berlin erteilt. Es liegt im Entwurf vor.

2) Auftragnehmer: Projektgemeinschaft Conradi, Braum & Bockhorst (CBB) / Becker, Giseke, Mohren, Richard (BGMR) mit Unterstützung des Büro Institut für Umweltstudien (IUS).

3) Dieser wird am 24.11.1998 dem Stadtentwicklungs-, dem Umwelt- und dem Bauausschuß vorgestellt.

- Eine Wegekonzeption, welche die vorhandenen Wege im Außenbereich an den historischen Ortskern anbindet.
- Verbesserung der Verflechtungsbeziehungen zwischen der Südstadt, dem Sportzentrum Süd in Kirchheim und dem westlich angrenzenden Landschaftsraum (im Zusammenhang mit der Aufgabe der Güterbahngleise).
- Die schrittweise Umsetzung des Biotopvernetzungsconzepts vertieft um landschaftspflegerische Aspekte wie Raumbildung und Sichtbeziehungen.
- Die gestalterische Aufwertung der Siedlungsränder der historischen Gehöfte und Aussiedlerhöfe als Übergang in die Landschaft.
- Die Umgestaltung der Kirchheimer "Spinne" als öffentlicher Raum mit besonderer Schlüsselfunktion.

Die vorgeschlagenen Maßnahmenprojekte des Entwurfs zum Freiflächenstrukturkonzept sind ausführlich in Kapitel 11 dargestellt.

Verkehrskonzept

Basis des Verkehrskonzeptes ist der Verkehrsentwicklungsplan von 1994, der in das Modell Räumliche Ordnung übernommen wird.

Siedlungsstrukturkonzept

Das Siedlungsstrukturkonzept wird entwickelt aus dem in Arbeit befindlichen städtebaulichen Leitplan und dem Baudichtenkonzept (siehe unten). Diese beiden Pläne behandeln insbesondere die städtebauliche und stadtgestalterische Komponente der Stadtentwicklungsplanung.

Wichtigste Entwicklungsaussage für Kirchheim ist im derzeitigen Entwurfsstadium des Modells Räumliche Ordnung (vgl. Abbildung 3) die Stadtumbaumaßnahme "Am Harbigweg". Auf einer Fläche von rund 28 ha wird entlang des Kirchheimer Weges langfristig die Schaffung eines Wohnungsbau-schwerpunktes vorgeschlagen.¹⁾

Dieser Bereich wird gegenwärtig nach Auffassung des Gutachters unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Entwicklungspotentiale unter Lagewert genutzt. Entlang des

Kirchheimer Weges soll langfristig ein Entwicklungskorridor zweiter Ordnung das Neben-zentrum "Hauptbahnhof" mit dem Stadtteil Kirchheim funktional verbinden. Unterstützt wird dieser Aspekt durch die geplante Straßenbahntrasse nach Kirchheim. Mit einbezogen in dieses Entwicklungskonzept ist auch die Umstrukturierung der Bahninsel, wodurch sich die heute "abgehängte" Situation und die zur Innenstadt abgewandte Orientierung dieses Bereiches aufheben läßt.

Aufgrund der Ergebnisse des Freiflächenstrukturkonzepts und des Umweltplans sieht das Siedlungsstrukturkonzept im derzeitigen Diskussionsentwurf keine Bebauung "Im Bieth" mehr vor. Eine Übernahme dieser Empfehlung durch den Gemeinderat steht noch aus.

Im nordwestlichen Bereich des Patrick-Henry-Village sieht der Gutachter eine Arrondierungsfläche mit ca. 7,1 ha vor. Darauf könnten rd. 400 Wohneinheiten - z. B. als Alternative zu den gegenwärtigen amerikanischen Wohnquartieren in der Südstadt - realisiert werden. Am südöstlichen Rand des Patrick-Henry-Village zwischen der bestehenden Bebauung und der Autobahnauffahrt soll ein Commissary (Verpflegungsstützpunkt) der US-Streitkräfte entstehen.

Südlich des Patrick-Henry-Village sieht der Gutachter für das Gewann "Am Gäuschlag" eine gewerbliche Entwicklungsreserve (ca. 21 ha) vor. Diese Fläche soll primär zu verlagern-den gewerblichen Nutzungen der Amerikaner aus innerstädtischen Lagen dienen, mit dem Ziel, die dadurch freiwerdenden Lagen anderen gewerblichen Nutzungen zuzuführen.

Entlang der Hardtstraße nördlich des Kirchheimer Bahnhofs hat der Gutachter auf rund 2,3 ha Potentiale für Stadtumbaumaßnahmen für gewerbliche Nutzungen und ca. 130 Wohnungen festgestellt.

Die Kirchheimer Gemarkung wird weiterhin teilweise von dem Vorschlag berührt,

1) vgl. hierzu und zum folgenden: Drucksache 127/1998 vom 27.02.1998, Städtebaulicher Leitplan, Baudichteplan, Modell Räumliche Ordnung mit Anlagen 1 und 2.

zwischen dem Pfaffengrund und der Bahninsel entlang der Eppelheimer Straße eine Stadterweiterungsfläche für Wohnen und Gewerbe vorzusehen.

Möglichkeiten zur Bestandsentwicklung Wohnen werden insbesondere in Kirchheim-Mitte und -West mit knapp 3 ha gesehen. Davon sind allerdings ca. 2,6 ha vegetationsgeprägte Baulücken/Brachen. Das Bestandsentwicklungspotential für Gewerbe wird gering eingeschätzt und beschränkt sich auf den Bereich der südlichen Hardtstraße.

Städtebaulicher Leitplan/Baudichtenkonzept

Zur weiteren Konkretisierung der gesamtstädtischen Zielaussagen wird parallel ein Baudichtenplan und ein städtebaulicher Leitplan erarbeitet¹⁾. Ziel ist es, Beurteilungsgrundlagen für eine abgestimmte räumliche und städtebauliche Entwicklung zu gewinnen, auch in Gebieten für die keine Festsetzungen durch die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne etc.) bestehen. Hierzu werden unter anderem gebietsprägende Bebauungsformen und Baulandpotentiale (für Nachverdichtungen und Siedlungserweiterungen) ermittelt. Für Kirchheim heißt dies konkret, daß aus dem Dichteplan genau ablesbar ist (auf Baublockebene), wo noch Entwicklungsmöglichkeiten bestehen und wo auf keinen Fall eine weitere städtebauliche Verdichtung erfolgen darf. Diese Baulandpotentiale werden - wie oben dargestellt - ins Modell Räumliche Ordnung aufgenommen.

3.4 Wechselwirkungen mit Nachbarstadtteilen

Beachtet werden müssen im Stadtteilrahmenplan Kirchheim auch die Wechselwirkungen mit Entwicklungszielen in benachbarten Stadtteilen. Für Kirchheim besonders wichtig sind dabei Rohrbach, Weststadt/Südstadt und Pfaffengrund. Bisher liegt der zweite Teil des Stadtteilrahmenplans mit dem Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschlägen nur für Rohrbach vor. Die Entwicklungskonzepte für den Pfaffengrund und Weststadt/Südstadt werden noch erarbeitet.

Der im Februar 1998 verabschiedete Stadtteilrahmenplan Rohrbach sieht insbesondere folgende Leitlinien und Ziele vor, die auch Auswirkungen für Kirchheim haben:

- Die historische Achse von der Rathausstraße in Rohrbach bis zum Kerweplatz in Kirchheim soll städtebaulich und funktional aufgewertet werden. Wesentliche Komponenten dieses Konzeptes in Rohrbach sind gestalterische Aufwertungen in der Rathausstraße, Herrenwiesenstraße und Karlsruher Straße um deren Aufenthaltsqualität zu verbessern. Eine erhaltende Bestandsentwicklung in Alt-Rohrbach und die Verringerung der funktionalen Defizite, verbesserte Anschlüsse von Rohrbach an den Bahnhof Kirchheim und eine Aufwertung der Heinrich-Fuchs-Straße als wichtiges Verbindungsglied ergänzen das Konzept.
- Auf der nicht mehr ausgelasteten Fläche des Gewerbegebietes "Im Bosseldorn" südlich der Sickingenstraße soll ein neues Stadtquartier als Scharnier zwischen Rohrbach und Kirchheim mit einer lebendigen Mischung von Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- und Freiraumnutzung geschaffen werden.
- Eine stärkere räumliche Verknüpfung der Stadtteile Rohrbach und Kirchheim soll überprüft werden. Bisher sind die Querungsmöglichkeiten auf die stark überlastete Bürgerbrücke beschränkt. Eine zusätzliche Fußgängerbrücke im nördlichen Bereich des zukünftigen Regionalhaltepunktes könnte langfristig die Verbindung Rohrbach-Kirchheim verbessern.
- Die Ansiedlung weiterer großflächiger Einzelhandelsbetriebe im Gewerbegebiet Rohrbach-Süd, die in Konkurrenz zu den Nahversorgungsbetrieben in Rohrbach und Kirchheim stehen, soll unterbunden werden.
- Die erheblichen Raumengpässe an der Eichendorff- und Gregor-Mendel-Realschule sollen durch den Neubau einer Realschule in Kirchheim aufgefangen werden.

1) Auftragnehmer: Freie Planergruppe Berlin (FPB) mit Conradi, Braum & Bockhorst.

4. Räumliches Entwicklungskonzept für Kirchheim

4.1 Städtebauliche Ziele

Ausbau als selbständiges Nebenzentrum

Kirchheim ist als attraktiver Wohnstadtteil weiterzuentwickeln. Der Charakter und die Form einer eigenständigen Ortschaft der Rheinebene in ihren gewachsenen Strukturen, mit hoher Aufenthaltsqualität und hohem Freizeitwert sind zu bewahren. Der Stadtteil ist als lokales, selbständiges Nebenzentrum mit einer verträglichen Mischung von Wohnen, Handel, produzierendem Gewerbe und Dienstleistung auszubauen.

Das Versorgungsangebot soll gegenüber der Innenstadt eine relative Eigenständigkeit und Unabhängigkeit ermöglichen, ohne die Kernfunktion zu belasten. Dadurch soll eine Entlastung der City erreicht werden. Die Wege verkürzen sich.

Stadtteil der kurzen Wege

Die urbane Lebensqualität wird wesentlich durch eine Vielfalt an verschiedensten Nutzungsarten (Arbeitsplätze, Schulen, Kindergärten, Geschäfte, Grünanlagen, dezentrale Bürgerserviceeinrichtungen etc.) und eine entsprechende Dichte bestimmt. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege wird eine Stärkung von kompakten kleinteiligen Strukturen, die räumlich miteinander vernetzt sind, in Kirchheim angestrebt.

Stadt- und umweltverträglicher Verkehr

Die Belastungen aus dem Verkehr sind auf ein stadt- und umweltverträgliches Maß zu reduzieren. Zum einen muß das Fuß- und Radwegenetz in Kirchheim und zu den benachbarten Stadtteilen ausgebaut werden, zum anderen ist eine deutliche Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erforderlich. Der mit dem Verkehrsentwicklungsplan 1994 grundsätzlich beschlossene Neubau einer Straßenbahnbindung Kirchheims an die Innenstadt und den Hauptbahnhof wurde in einer Machbarkeitsstudie überprüft.¹⁾ Am 25.07.1996 hat der Gemeinderat beschlossen, für die Erarbeitung eines RE-Entwurfs²⁾ mit dem entspre-

chenden Zusatzantrag auf Förderung nach dem GVFG³⁾ die Trasse A mit einer Endhaltestelle sowohl im Leimener Weg als auch beim Friedhof zugrunde zu legen (vgl. dazu Kapitel 7.1 und 7.2).

Begleitend zu den Planungen zur Straßenbahn Kirchheim wurde ein "Runder Tisch" eingerichtet. Darin waren alle wichtigen Organisationen, Institutionen und Parteien vertreten. Er tagte insgesamt zehnmal. In diesen Sitzungen formulierte der Runde Tisch Ziele für die Straßenbahnplanung, das Verkehrskonzept insgesamt und darüber hinaus für die städtebauliche Entwicklung Kirchheims, begleitete die Arbeiten des Planungsbüros in allen Projektphasen mit vielen konkreten Umsetzungsvorschlägen und formulierte abschließend eine Empfehlung zur Straßenbahnplanung und zum Verkehrskonzept. Am 13. Juni 1997 fand zusätzlich eine öffentliche Informationsveranstaltung unter Leitung von Frau Oberbürgermeisterin statt, um allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern Kirchheims Gelegenheit zu geben, den Zwischenstand der Planung kennenzulernen und ihre Auffassungen und Anregungen einzubringen (weitere Verfahrensschritte siehe Kapitel 7.2).

Weitere Maßnahmen (z.B. Ausgestaltung der Ringerschließung im Stadtteil, Haltestellen, Park+Ride-Plätze, Bike+Ride-Plätze etc.) sind notwendige Ergänzungen des Konzepts. Desgleichen sind die Verbindungen innerhalb Kirchheims und zu den Nachbarstadtteilen zu

1) Quelle: Ingenieur-Consult Haas & Partner: Planungen einer Straßenbahntrasse nach Kirchheim, Machbarkeitsstudie, überarbeitete Fassung, Februar 1996, bearbeitet im Auftrag der Heidelberger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe.

2) Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen.

3) GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Bund und Land unterstützen bis zu 85% der Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des ÖPNV's führen. Bedingung: Einreichen eines RE-Entwurfs sowie einer standardisierten Bewertung (Kosten/Nutzen-Vergleich). Das Land entscheidet über die „Förderungsfähigkeit“. Der Antragsteller übernimmt mindestens 15% der investiven Kosten (Komplementärmittel) sowie die Planungs- und Betriebskosten.

verbessern. Takt- und Streckenoptimierungen, Vorrang für Fahrzeuge des ÖPNVs sowie Fahrgastinformationen sind flankierende Maßnahmen.

Die innerörtliche Erreichbarkeit für den notwendigen motorisierten Verkehr ist zu gewährleisten.

Innenentwicklung in Kirchheim

Die bestehenden konfliktfreien städtebaulichen Verdichtungsmöglichkeiten im Innenbereich Kirchheims sollen genutzt werden.¹⁾ Dabei ist auf die Wohnumfeldverträglichkeit größten Wert zu legen. So ist u. a. die Belastbarkeit der bestehenden Infrastruktureinrichtungen, die Erreichbarkeit wohnungsnaher Versorgungsmöglichkeiten, die ÖPNV-Anbindung sowie die städtebauliche, ökologische und soziale Verträglichkeit etc. zu beachten.

Der in Arbeit befindliche Dichteplan wird die Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand unter Prüfung der oben genannten Kriterien detailliert aufzeigen (vgl. Kapitel 3). Er wird bis Ende 1998 fertig sein.

Ortsbildcharakter

Die bestehenden Strukturen und die traditionellen Bau- und Wohnformen sollen geschützt, gestützt und ausgebaut werden. Die historische Qualität des Ortskerns soll bewahrt werden. Die ortsbildprägenden Gebäudetypen sollen gesichert und einer zeitgemäßen Nutzung zugeführt werden. Unstrukturierte Bereiche sollen geordnet, desintegrierte Bereiche verknüpft werden. Topographische Besonderheiten sowie Raum- und Blickbeziehungen sollen hervorgehoben und erfahrbar gemacht werden.

Grünflächen stärken

Die vorhandenen Grünflächen sollen unter Ausnutzung der topographischen Besonderheiten (z.B. alter Neckararm im Seegrund, Obere und Untere Seegasse, Bogenstraße) geschützt und ausgebaut werden. Gleiches gilt für bestehende Naherholungsbereiche im Außenbereich als Ausgleich des innerörtlichen Frei- und Grünflächendefizits. Der traditionelle Landschaftscharakter mit Kleinanbauflächen,

Gärten und Streuobstwiesen in der Feldlage, die Kulturlandschaft Rheinebene mit Altneckararm und Kaltluftentstehungsflächen ist zu erhalten.

Um die Erhaltung und Entwicklung der Grünflächen entsprechend der Zielsetzungen zu gewährleisten, wird derzeit für Heidelberg ein Freiflächenstrukturkonzept erarbeitet, das räumlich-gestalterische und funktionale Vorgaben für die weiteren Fachplanungen formuliert.

Festlegung der äußeren Entwicklungsgrenzen

Aus den übergeordneten Zielsetzungen ergeben sich klare Grenzen der Siedlungsentwicklung für Kirchheim. Mit der Aufsiedlung der Baugebiete "Am Dorf", "Im Bieth" und dem - jedoch noch nicht ausdiskutierten Entwicklungsgebiet "Am Harbigweg" - ist die Siedlungsentwicklung in unmittelbarer Nähe von Alt-Kirchheim abgeschlossen. Die Überlegungen zur Erweiterung von Patrick-Henry-Village sowie östlich des Pfaffengrunds in Verbindung mit der Bahninsel überschreiten den Planungshorizont des Stadtteilrahmenplans bei weitem und sind deshalb hier vernachlässigbar.

Die Bebauungsgrenzen im Westen, Norden und Süden müssen eindeutig definiert werden. Die Ortseingänge und Ortsränder sind ansprechender zu gestalten. Die Übergänge zwischen Bebauung und Landschaft sind klarer auszuformen.

Nur noch in der Südstadt ist das theoretische **Konversionspotential²⁾** ähnlich hoch wie in Kirchheim. Auch wenn bis 2005 keine Rückgabe der von den US-Streitkräften genutzten Flächen (z.B. Patrick-Henry-Village, Patton-Barracks) zu erwarten ist, so ist sich planerisch frühzeitig auf den Eventualfall einzustellen.

1) Vgl. hierzu auch Regionalplan Unterer Neckar a.a.O., Plansatz 2.4.5.1, S. 53. Die "Schließung vorhandener Baulücken" hat danach besonderen Vorrang. Desgleichen die "Aktivierung sonstiger vorhandener Baulandreserven in bereits ausgewiesenen und erschlossenen Bauflächen ..."

2) Als "Konversion" bezeichnet man die Umwidmung ehemals militärisch genutzter Flächen in zivile Nutzungen.



Ortseingang am Franzosengewann

Entwicklungssachse Kirchheim - Rohrbach stärken

Lagemäßig und funktional stellt die Schwetzingen Straße mit den anschließenden Bereichen das Ortszentrum dar. Von hier ausgeht eine historische Achse über die Bahnlinie hinweg nach Rohrbach. Diese Achse vom Kerweplatz ("Spinne") bis zur Rathausstraße in Rohrbach soll städtebaulich und funktional aufgewertet werden. Dies soll insbesondere durch die Stärkung der entlang dieser Linie bestehenden Nutzungsschwerpunkte geschehen. Eine gestalterische Aufwertung der Straßenräume soll neue Entwicklungschancen schaffen.

Die wesentlichen Komponenten dieses Konzeptes (vgl. Abbildung 4) in Kirchheim sind:¹⁾

- Erhalt und Ausbau der Schwetzingen Straße vom Kerweplatz bis zur Odenwaldstraße als Stadtteilzentrum für die Versorgung und soziale Einrichtungen. Mit dem Um-



Schwetzingen Straße Höhe Alstater Straße

und Ausbau der denkmalgeschützten Festhalle an der Hegenichstraße zum „Bürgerzentrum mit Kindertagesstätte“ - Baubeginn soll im Frühjahr 1999 sein-gewinnt der Kerweplatz wieder an funktionaler, städtebaulicher und kommunikativer Bedeutung (vgl. Kapitel 8.1). Ein weiterer entscheidender Impuls wird von der Einrichtung einer Fußgängerzone in diesem Bereich und der Straßenbahn-anbindung Kirchheims ausgehen;

- Erhaltende Bestandsentwicklung in Alt-Kirchheim und Verringerung der funktionalen Defizite durch Kerngebietsnutzungen;
- Ausbau des Bahnhofs in seiner Funktion als Nahverkehrs- und Regionalbahnhof mit ergänzenden Funktionen (Café, Jugendtreff, Musikproberäume);
- Hardtstraße als Standort für wohnumfeldnahes Gewerbe und Aufwertung zur Sammelstraße im Zuge der Verkehrs-entlastung im Ortskern.

4.2 Handlungsschwerpunkte

Die räumlichen Handlungsschwerpunkte und die sich daraus ergebende Nutzungsverteilung sind in Abbildung 5 und 6 dargestellt.

Neubau einer weiterführenden Schule

Im Juni 1998 wurde der Neubau einer weiterführenden Schule und damit die Verlagerung der Realschule von Rohrbach nach Kirchheim grundsätzlich beschlossen. Aus mehreren Standortvarianten wurde die Fläche östlich des ADAC-Verkehrsübungsplatzes ausgewählt. Am 1.10.98 wurde der Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Bebauungsplans zum Bau der Realschule gefasst. Die Hauptschule zieht aus der Geschwister-Scholl-Schule in den Neubau um. Neben einer Verbesserung der Raumsituation wird somit auch die Einrichtung einer Ganztages-Grundschule in der Geschwister-Scholl-Schule möglich.²⁾

1) Auf Maßnahmen in Rohrbach, wie z.B. das bestehende Entwicklungskonzept für Wohnen und Gewerbe auf dem Areal Furukawa / Bosseldorn, wird hier nicht eingegangen.

2) vgl. ausführliche Darstellung in Kapitel 9.

Ausbau Stadtteilzentrum (städtisches Nebenzentrum)

Zum Ausbau als städtisches Nebenzentrum braucht Kirchheim einen attraktiven Ortsmittelpunkt mit Zentrumsstruktur, ausgewogenem Angebotssortiment und hoher Aufert-haltsqualität (vgl. hierzu die Kapitel 6 und 7).

Hierzu ist zum einen eine funktionale Stärkung als lokaler Geschäftsbereich in Kirchheim erforderlich. Dies bedeutet unter anderem:

- eine Erweiterung des mittelfristigen und langfristigen Versorgungsangebotes,
- eine erkennbare Konzentration in fußläufiger Entfernung,
- den Wochenmarkt zu stützen und auszubauen,
- Handel und Kleingewerbe auch in Seitenstraßen und Gassen zu ermöglichen,
- Werbegemeinschaften des örtlichen Handels einzurichten,
- weitere Sozial- und Freizeiteinrichtungen anzusiedeln.

Fußgängerzone

Zum anderen kann eine gestalterische Aufwertung und eine höhere Aufenthaltsqualität für Kundinnen und Kunden nur mit einem Umbau der Straßenräume und der Verlagerung des Durchgangsverkehrs erreicht werden. Das Konzept sieht hierzu als zentrale Maßnahme die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schwetzingen Straße zwischen Spinne und Einmündung Odenwaldstraße vor.

Die Fußgängerzone muß so gestaltet werden, daß ein sicherer und angenehmer Aufenthalt in ihr möglich ist und Ruhe- bzw. Rastmöglichkeiten wie Bänke vorhanden sind. Zusätzlich sollten an exponierten Standorten Begrünungen vorgesehen werden. Der Runde Tisch zur Straßenbahn in Kirchheim hat sich insbesondere aus städtebaulichen Gründen mehrheitlich für eine Fußgängerzone ausgesprochen.

Durch die Fußgängerzone soll zukünftig die Straßenbahn eingleisig und niveaugleich verkehren. Vor dem alten Rathaus und im heute überdimensionierten Kreuzungsbereich



Schwetzingen Straße Höhe Bürgeramt

Schwetzingen Straße/Odenwaldstraße sind Haltestellen geplant.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß die bessere Anbindung des Ortskerns von Kirchheim mit einer Straßenbahn an die Innenstadt auch die Konkurrenzsituation zum innerstädtischen Einzelhandel erhöht. In der Summe dürften die Straßenbahn und der im Bereich der Spinne geplante ÖPNV-Verknüpfungsknoten mit den Buslinien die Besucherfrequenz deutlich erhöhen und damit positive Nachfrageimpulse für die Geschäfte auslösen.

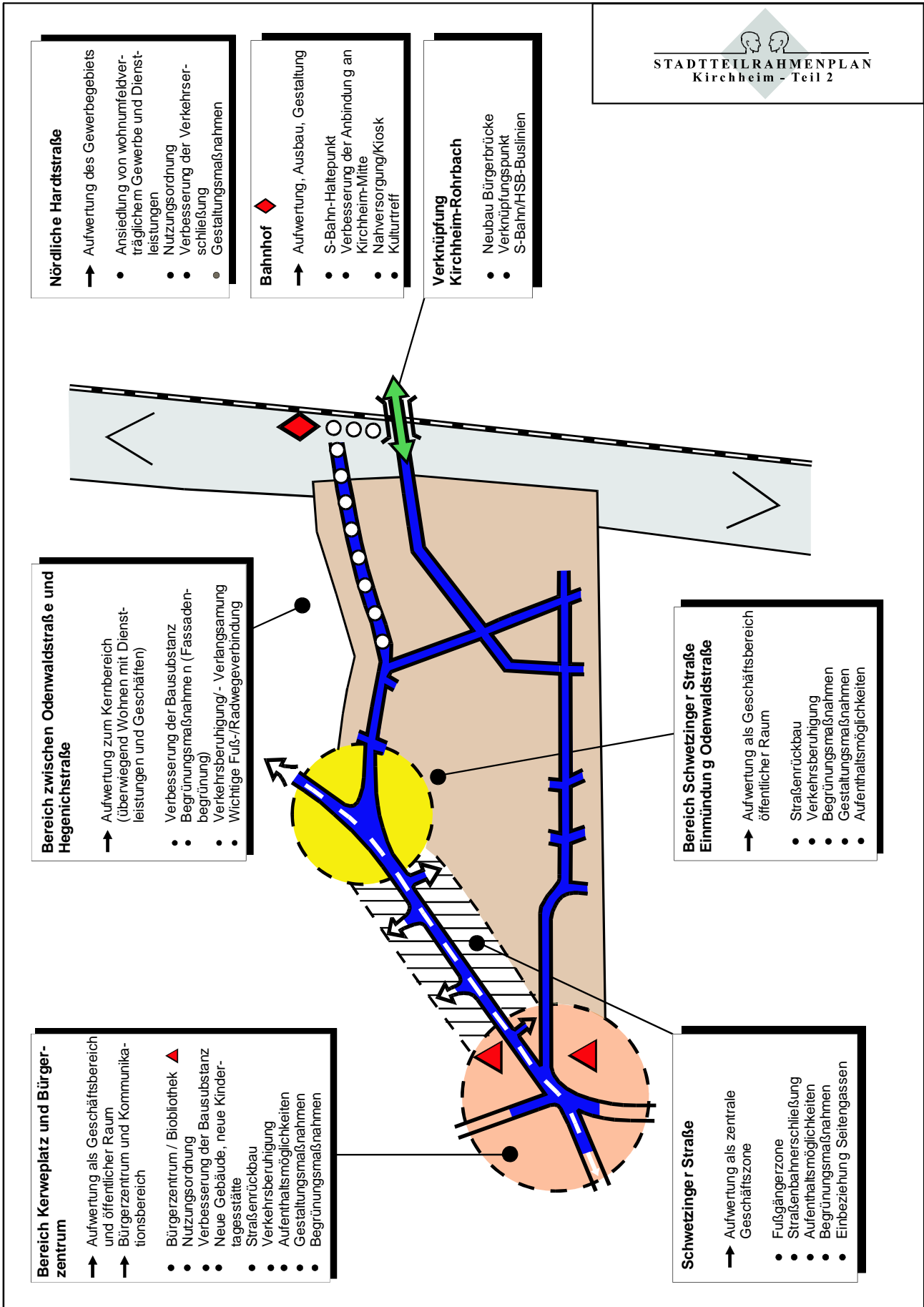
Es muß weiterhin sichergestellt werden, daß die Belieferung der Geschäfte in der zukünftigen Fußgängerzone mit LKWs möglich bleibt. Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden müssen in ausreichendem Umfang in fußläufiger Entfernung eingerichtet werden.

Der Ausbau des Stadtteilmittelpunktes Schwetzingen Straße muß auch in den umliegenden Bereichen von unterstützenden Maßnahmen flankiert werden. Auch die Fußwege



Überdimensionierter Kreuzungsbereich Schwetzingen Straße / Odenwaldstraße

Abbildung 4: Entwicklungsachse Kirchheim - Rohrbach



Quelle: Stadtplanungsamt

Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

zum Ortsmittelpunkt müssen verbessert werden.

Die Attraktivität für die Ansiedlung zusätzlicher Einzelhandelsbetriebe - auch in den Seitenstraßen - wird dadurch erheblich erhöht.

Die Erreichbarkeit wird nicht eingeschränkt, sondern durch öffentlichen Nahverkehr, Einbindung und Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Vorhaltung von Kurzzeitparkplätzen in angrenzenden Bereichen eher erhöht werden.

Alt-Kirchheim

Langfristiges Ziel ist eine Bestandserwicklung in Alt-Kirchheim unter **Erhaltung** der Struktur des alten, **dörflich geprägten Ortskerns** und der historisch wichtigen Markierungspunkte. Bereiche, in denen das bauliche und gestalterische Gefüge bereits beeinträchtigt ist, sollen aufgewertet und weitgehend in ihrer Ursprünglichkeit wieder hergestellt werden.

Um die Ortsmitte in Richtung Bahnhof wird eine **Kernbereichsnutzung** mit Geschäften und vielfältigen Dienstleistungen und damit eine Belebung als Kommunikationsschwerpunkt angestrebt. Die Wohnnutzung in diesem Bereich soll aber überwiegen. Zur Stärkung des Ortskerns muß Alt-Kirchheim vom Verkehr entlastet, der bauliche Bestand aufgewertet sowie ortsbildtypische Gebäude und Nebengebäude (z.B. Scheunen) einer zeitgemäßen (Wohn-) Nutzung zugeführt werden.



Schwetzingen Straße: noch wenig Raum für Fußgänger und Radfahrer/-innen



Durchgangsverkehr in der Hegenichstraße

Aufgrund der zu geringen Anzahl an Kulturdenkmälern kann der ehemalige Dorfkern Kirchheims nicht allein mit Hilfe des Denkmalschutzes erhalten werden. Hier müssen planerische Möglichkeiten wie die Erhaltungs- und Gestaltungssatzung eingesetzt werden, in denen grundsätzliche städtebauliche und stadtgestalterische Festlegungen bezüglich der Entwicklung im alten Dorfkern festgesetzt werden.

Stadtbildpflegeplan für Alt-Kirchheim

Für die Umsetzung wird folgende Maßnahme vorgeschlagen: Erarbeitung eines Stadtbildpflegeplans für Alt-Kirchheim, zunächst in Form einer Erhaltungssatzung. Daraus ableitend sollte zur weiteren Bestandserwicklung eine Gestaltungssatzung oder ein Bebauungsplan (der die Kernbereichsnutzung festschreibt) erarbeitet werden.

Brückenbahnhof zwischen Kirchheim und Rohrbach

Der Kirchheimer Bahnhof gewinnt als künftiger Nah- und Regionalverkehrsknotenpunkt Heidelberg-Süd mit Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs wesentlich an Bedeutung. Der Bahnhof soll mit den umliegenden Bereichen wieder verstärkt in das Bewußtsein der Kirchheimer und Rohrbacher Bevölkerung rücken. Damit eröffnen sich Entwicklungschancen für die umliegenden Bereiche wie Hardtstraße, Furukawaareal oder Heinrich-Fuchs-Straße. Die zukünftig herausgehobene Position im ÖPNV-Netz muß im Erscheinungsbild und in der Anbindung des Bahnhofs an der Nahtstelle zwischen Kirchheim und Rohrbach zum Ausdruck kommen. Denn eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg und die Akzep-



Typisches Gebäude im alten Ortskern

tanz des öffentlichen Personennahverkehrs sind attraktive S-Bahnhöfe.

Als erster Schritt wird daher im Jahr 2000 der Bahnhof umgebaut und modernisiert. Leitgedanken der Umbau- und Renovierungsmaßnahmen sind dabei:

- "Heidelbergtypische" Gestaltung als verbindendes Element und "roter Faden" für alle sechs Heidelberger S-Bahn-Haltestellen,
- ansprechendes Erscheinungsbild im öffentlichen Raum mit hoher Stadtbildqualität,
- funktionale Gestaltung mit kurzen Wegen und einfacher Orientierung,
- barrierefreie und sichere Wegeföhrung,
- qualitätvolle und attraktive Gestaltung bis zum Detail mit ausdrucksvollem zeitlichem Bestand.

Im einzelnen sollen:

- die Bahnsteige benutzerfreundlicher und attraktiver gestaltet und mit Wartehallen ausgestattet und durch flache Rampen behindertengerecht erschlossen werden,



Schöner Wohnen in Alt-Kirchheim



Kirchheimer Bahnhof von der Bürgerbrücke

- überdachte Fahrradständer eingerichtet werden,
- eine helle Beleuchtung in warmem Farbton installiert werden,
- ausreichend und gut bedienbare Informationssysteme aufgestellt werden,
- der Bahnhofsvorplatz über eine Freiflächengestaltung mit 11 Park+Ride-Stellplätzen für PKWs, Abstellplätzen für Fahrräder und Grünflächen neu geordnet werden,
- das alte Bahnhofsgebäude umfassend restauriert werden. Die zukünftige Nutzung soll auf das Informations-, Kommunikations- und Sicherheitsbedürfnis der Reisenden abgestimmt werden. Denkbar ist darüber hinaus die Nutzung als "Mini-Laden" mit vielfältigem Dienstleistungsangebot, als Kulturtreff, Café, Beratungsstelle, Jugendarbeit, Lager-/Nebengebäude für Musik-/Theatergruppen und Ateliers. Wichtig dabei ist, daß dies zu einer "Belebung" des Bahnhofsareals beiträgt.

Bei der Planung und Gestaltung sind die Sicherheitsbedürfnisse von Frauen zu berücksichtigen.



Bahnhofsvorplatz an der Hardtstraße

Die Kosten der funktionalen und städtebaulichen Verbesserungen werden sich auf rd. 2 Mio DM belaufen.

Bürgerbrücke durch Neubau ersetzen

Die Bürgerbrücke weist starke Korrosionsschäden auf, die ihre Standfestigkeit gefährden. Sie muß daher abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden.

Die neue Bürgerbrücke soll zeitgleich mit der Renovierung des zukünftigen S-Bahn-Bahnhofs Kirchheim im Jahr 2000 gebaut werden.

Von der Brücke aus sollen zwei Aufzüge und Treppenanlagen zukünftig einen direkten und schnellen Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichen. Auf der Brücke soll eine Bushaltestelle angelegt werden. Auf beiden Brückenseiten sind zusätzlich Wartehallen vorgesehen, die die Bahngleise in einer besonderen Baukonstruktion an die Brücke angelehnt überspannen.

Damit wird die Bürgerbrücke zukünftig zu einem Verknüpfungsknoten für den regionalen S-Bahn-Betrieb und das Busnetz der HSB.

Die Gesamtkosten des Brückenneubaus und des Anschlusses an die Bahnsteige betragen voraussichtlich 4,1 Mio. DM.

Bahnhofsumfeld

In weiteren Schritten muß nach der Modernisierung des Bahnhofs und dem Neubau der Bürgerbrücke das weitere Umfeld aufgewertet und eindeutige Raumkanten für künftige, ergänzende Bebauungen zwischen Franzosengewann und Bahnhof ausgewiesen



Bahnhof Kirchheim

werden. Hierzu könnte die nördliche Hardtstraße an die Bahntrasse verlagert werden. Die dabei entstehenden Abstandsflächen zu den Gewerbebetrieben könnten für raumbildende Bepflanzungen genutzt werden. Zusätzlich sollten LKW- und PKW-Stellplätze angelegt und die Lagerflächen geordnet werden.

Die Fuß- und Radwegebeziehungen zum Bahnhof müssen verbessert werden.

Bei der Planung und Gestaltung sind die Sicherheitsbedürfnisse von Frauen zu berücksichtigen.

Gewerbebereich Hardtstraße

Die vorhandenen Entwicklungspotentiale im Gewerbegebiet entlang der Hardtstraße zur Ansiedlung von wohnumfeldverträglichem Gewerbe und von Dienstleistungen sollen genutzt werden.

Der Bereich soll funktional, städtebaulich und stadtgestalterisch aufgewertet werden. Die Nutzungen sind teilweise neu zu ordnen (vgl. dazu Kapitel 6).



Bürgerstraße und Bürgerbrücke in Richtung Rohrbach



Bahnhofsvorplatz an der Hardtstraße

Verknüpfung Kirchheim - Rohrbach

Ziel ist, die beiden Stadtteile Kirchheim und Rohrbach stärker miteinander zu verknüpfen. Bisher sind die **Querungsmöglichkeiten über die Bahnlinie** mangelhaft und auf die stark überlastete Bürgerbrücke konzentriert (siehe Entwicklungssachse Kirchheim-Rohrbach in Kapitel 4.1).

Obwohl nicht im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen, soll in Verbindung mit der Entwicklungsmaßnahme auf dem Furukawa-Gelände, die Erfordernis einer Querung in Verlängerung der Sickingenstraße überprüft werden. Die angestrebte Mischnutzung in diesem Bereich mit Wohnen und wohnungsnahen Arbeitsplätzen wird die Wegebeziehungen zwischen Kirchheim und Rohrbach intensivieren. Es ist zu prüfen, ob sich die Brückenfunktion auf ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger beschränken läßt.

Neue Wohngebiete

Drei neue Wohngebiete sind in sehr unterschiedlichen Stadien der Planung und Realisierung (vgl. Kap. 5):



Niedrigenergiehaussiedlung „Am Dorf“



Neues Wohngebiet „Am Dorf“ am Cuzaring

- **"Am Dorf"** mit ca. 580 Wohnungen wird derzeit bebaut;
- **"Im Bieth"** befindet sich mit einem geänderten städtebaulichen Konzept derzeit im vorbereitenden Planungsstadium. Entgegen der ursprünglichen Bebauungspänung sind nur noch 180-250 Wohnungen im südöstlichen Bereich vorgesehen. Neue städtebauliche Schwerpunkte bilden die gewerbliche Nutzung an der Speyerer Straße und die Grünzäsur in der Gebietsmitte als Puffer zwischen Wohnen und Gewerbe.
- Die Bebauung **"Am Harbigweg"** im Kirchheimer Norden wird in den nächsten Jahren nicht realisiert. Diese Fläche, die sich wegen ihrer günstigen Lage zur neuen Straßenbahntrasse für eine Besiedlung anbietet, soll aber längerfristig für die Wohnbebauung gesichert werden und ist für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans vorgesehen.

Mörgelgewann

Das gegenwärtige Notwohngebiet Mörgelgewann, das Teil der langfristigen Planung im Bereich "Am Harbigweg" ist, stellt ein Gebiet dar, in dem schon kurzfristig Maßnahmen erforderlich sind. Ziel ist, neben der Sanierung der Gebäude und einer ansprechenderen Gestaltung, die soziale Struktur des Gebiets zu stabilisieren und die Entwicklungsmöglichkeiten der derzeitigen Bewohnerinnen und Bewohner zu stärken. Langfristig muß es im Zuge der geplanten Bebauung am Harbigweg und der Umstrukturierung der Bahninsel in den stadträumlichen und sozialen Organismus des Stadtteils Kirchheim und des benachbarten Stadtteils Weststadt integriert werden (vgl. Kapitel 5).

Symbiose zwischen Sport und Naherholung

Im Norden Kirchheims besteht derzeit eine Mischung aus Sportflächen, landwirtschaftlichen Flächen, Erwerbsgartenbau und Kleingärten. Dieses Gebiet erfüllt bereits heute wichtige Naherholungsfunktionen, die weiter gestärkt werden sollen. Insgesamt sollen die verschiedenen Nutzungen besser aufeinander abgestimmt werden und besser an die städ-



Das Mörgelgewann in isolierter Lage

tebaulichen und topographischen Vorgaben anknüpfen als bisher.

Langfristig (2005/10) ist im Bereich des Harbigweges/Kirchheimer Weg eine Wohnbauentwicklung vorgesehen. Auf eine verzahnte Einbindung in die anschließenden Grünbereiche muß besonderen Wert gelegt werden, so daß die Naherholungsbereiche für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner in besonderem Maße erreichbar und erlebbar sind.

Weiterhin sind nachfolgende Themen und Zielsetzungen besonders zu beachten:

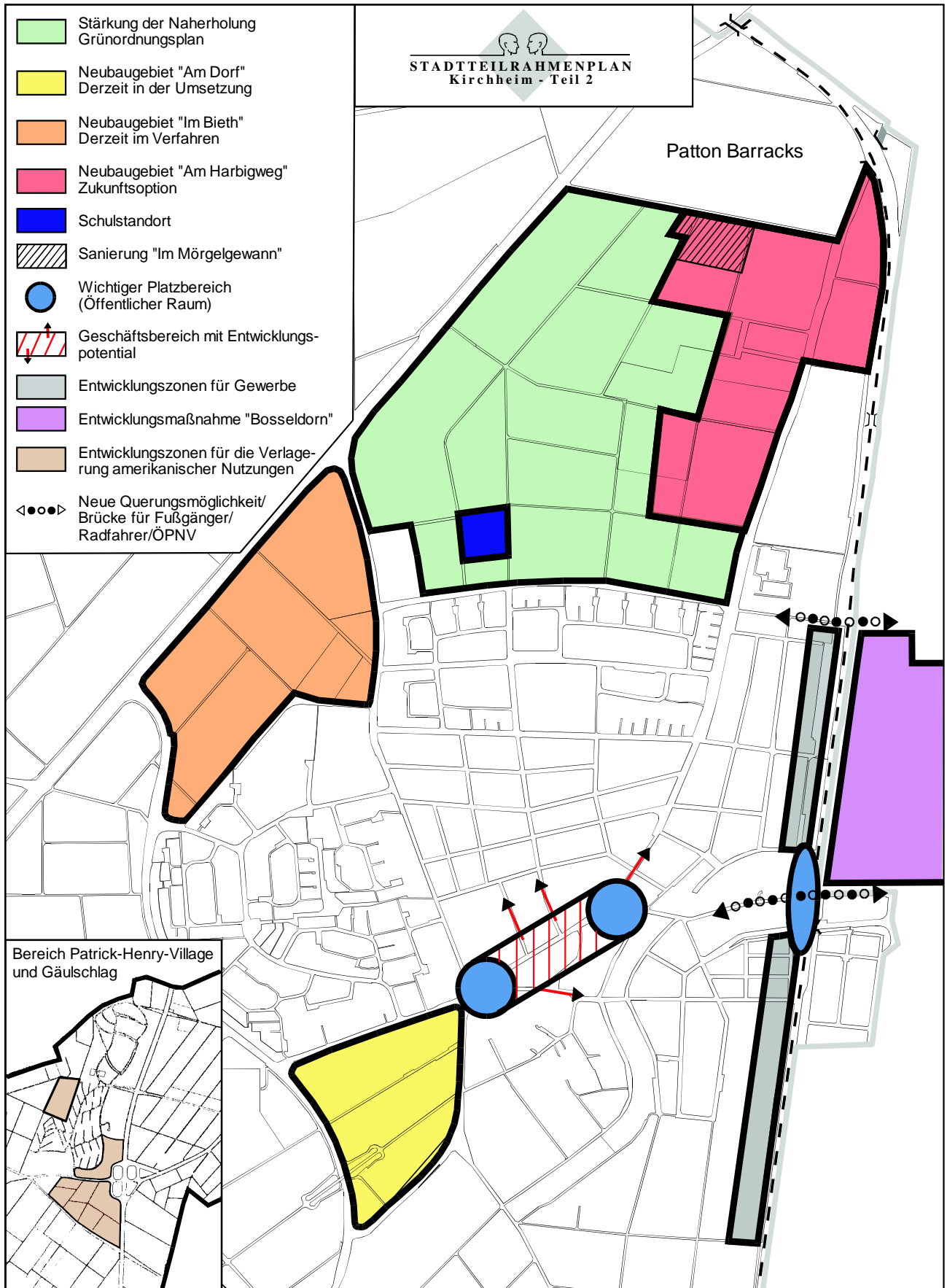
- den weiteren Ausbau der Sportstätten am lokalen (Kirchheimer) Bedarf orientieren;
- die bestehenden Baulichkeiten gestalterisch aufwerten (Grünordnung);
- versiegelte Flächen zurückbauen und renaturieren;
- die Zugänglichkeit für Naherholung - etwa durch den Abbau von Zäunen - sichern;
- traditionelle Nutzungs- und Vegetationsstrukturen schützen und entwickeln;



Naherholung und Sportanlagen im Norden Kirchheims

- Fuß- und Radwegenetz ausbauen und besser beleuchten,
- gewerbliche Nutzungen in diesem Bereich einschränken;
- die Zugänglichkeit der Kleingartenanlagen für die Allgemeinheit überprüfen;
- das Haus am Harbigweg durch ergänzende Nutzungen als überörtliche Jugendrichtung aufwerten und integrieren;
- den motorisierten Verkehr geordnet führen, Schleichfahrten unterbinden;
- die ÖPNV-Erschließung ausbauen;
- die Trasse Stettiner Straße zum Rad- und Fußweg ohne Zufahrt für Kraftfahrzeuge zurückbauen, um der Zersiedlung im Nahbereich zur Feldflur entgegenzuwirken ("wildes" Parken, Containerstandplätze, Privatgärten).
- prüfen, ob ein kleiner Park mit einer großen Spielfläche (mit Spiel- und Gestaltungselementen wie Geländemodellierung, Wasser, Tobefläche etc.), Kommunikations- und Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Grillplatz) usw. integriert werden könnte.

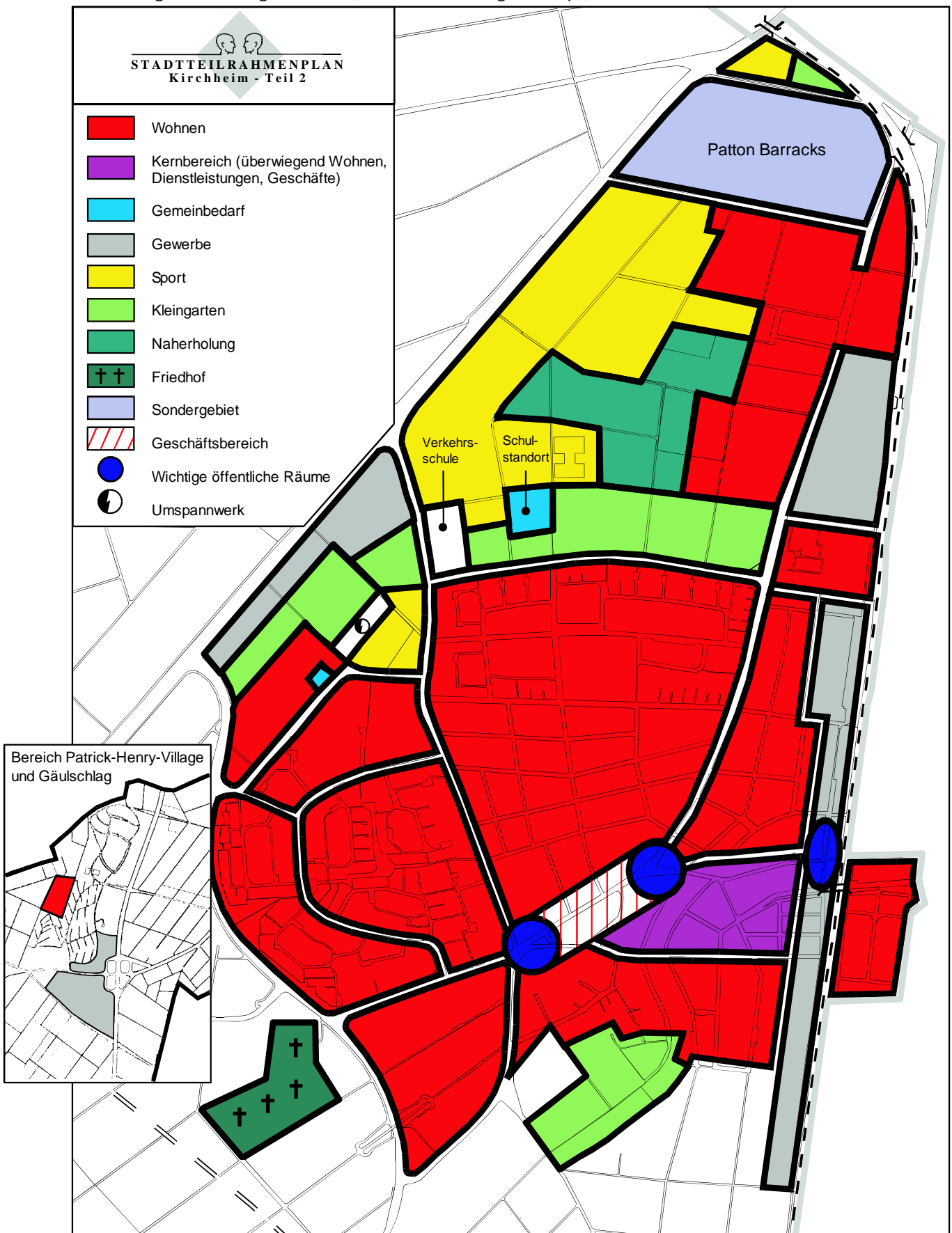
Abbildung 5: Räumliches Entwicklungskonzept für Kirchheim



Quelle: Stadtplanungsamt

Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

Abbildung 6: Nutzungsstruktur (Bestand, Planungskonzept) für Kirchheim



Quelle: Stadtplanungsamt
Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

5. Wohnen in Kirchheim

5.1 Erhaltung und Entwicklung des attraktiven Wohnorts Kirchheim

Kirchheim soll als Wohnort mit hoher Wohnqualität entwickelt und erhalten werden. In von Verkehr belasteten Bereichen wie etwa Alt-Kirchheim soll sie wiederhergestellt werden. Die Neubauquartiere sowie die bereits bestehenden rasch gewachsenen Wohnareale sollen durch ergänzende Infrastrukturangebote und Wegenetze untereinander und mit der Ortsmitte verknüpft werden.

Die Einwohnerzahl wird nach dem gegenwärtigen Planungskonzept¹⁾ mittelfristig deutlich unter der Größenordnung von 20.000 Personen (ca. 18.400 Einwohner) bleiben. Ursache hierfür sind eine spürbare Nachfragezurückhaltung und noch nicht ausdiskutierte Bebauungsvorhaben. Es ist daher auch mehr als fraglich, ob dieser Zielwert nach dem Jahr 2005 erreicht wird. Darauf sind die Planungen für Wohnfolgeeinrichtungen abzustimmen.

Intakte Wohnquartiere mit einem attraktiven Wohnumfeld sind dauerhaft zu erhalten. Weiterhin ist auf eine rasche Integration der neuen Wohnquartiere "Am Dorf" und "Im Bieth" hinzuwirken.

Eine weitere Konzentration von Personen mit besonderen sozialen Problemen in räumlich isolierten Wohngebieten ist zu vermeiden. Die Wohnbedingungen und das Wohnumfeld in diesen Bereichen müssen verbessert werden. Insbesondere das Quartier Mörgelgewann ist aus seiner sozialen und räumlichen Isolation herauszuführen.

Der Ausbau des Wohnungsbestandes muß die Belastbarkeit bestehender Infrastrukturen berücksichtigen. Scheunen und Nebengebäu-

1) Das Planungskonzept geht davon aus, daß bis 2005 keine Rückgabe militärisch genutzter Flächen erfolgt. Eine entsprechende zivile Nutzung (Konversion) ist deshalb nicht eingeplant. Würde z. B. Patrick-Henry- Village als Wohngebiet zur Verfügung stehen, so hätte Kirchheim im Jahr 2005 ca. 23.000 Einwohner.

de können zur Sicherung des Bestands an charakteristischen Bauformen nur zu Wohnungen umgebaut werden, wenn sich dies mit dem Wohnumfeld und gegebenenfalls mit dem Denkmalschutz verträgt. In sensiblen Bereichen wie Alt-Kirchheim muß dies mit Hilfe von Bauleitplanung, Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen gelenkt werden.

In Bereichen, in denen die Möglichkeit dazu besteht, sollten Mischungen verschiedenartiger Wohnungsgrößen und -strukturen geschaffen werden, um unterschiedlichen Lebens- und Altersbedürfnissen zu genügen.

In den Quartieren der peripheren Wohnlagen sind Flächen für die Versorgung mit kurzfristigem Bedarf erforderlich.

5.2 Neue Wohngebiete

"Am Dorf" kurz vor der Vollendung

Der seit dem 01.10.1992 rechtskräftige Bebauungsplan weist für das Wohnquartier



Niedrigenergiehaussiedlung „ Am Dorf“



Mehrfamilienhausanlage



Blick auf das Baugebiet "Am Dorf" am Cuzaring



"Am Dorf" auf 11,1 ha rund 580 neue Wohnungen für 1.300 Personen aus. Der Schwerpunkt der Bebauung liegt bei drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern. Etwa 160 Wohnungen entstehen in Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern.

Zwischenzeitlich sind mehr als die Hälfte (312 Wohnungen) fertiggestellt. Weitere 232 Wohnungen sind genehmigt oder befinden sich im Bau. Zusammen sind das rund 540 Wohnungen, bzw. 93 % der insgesamt geplanten Wohnungen. Die Potentiale des Baugebiets "Am Dorf" sind damit weitgehend ausgeschöpft. Es zeigt sich jedoch, daß sich drei Jahre nach dem Baubeginn (1995, Bezugfertigkeit der ersten Wohnung 1996) die allgemein spürbare Abschwächung der Nachfrage nach Wohnraum auch „Am Dorf“ be-

- 1) GGH = Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH; die städtische Wohnungsbaugesellschaft
- 2) Aus dem jährlich neu aufgelegten Landesbauprogramm erhielt die Stadt Heidelberg bisher durchschnittlich Fördermittel für ca. 100 bis 130 Wohneinheiten im Jahr. Für das Jahr 1998 reduzierte sich die Förderung um rund drei Viertel auf 28 Wohneinheiten.

merkbar gemacht hat. Die Bautätigkeit verlangsamt sich seitdem.

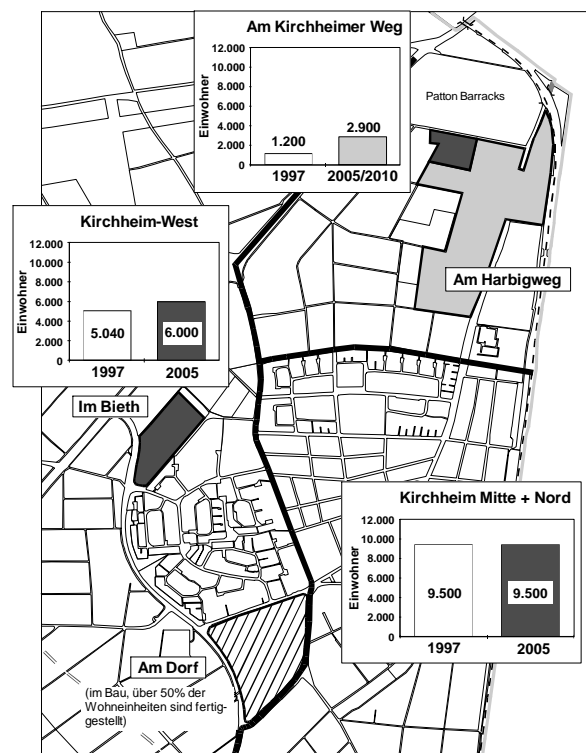
Um das Angebot an finanzierbarem Wohnraum zu erhöhen, sollten vor allem Wohngebäude entstehen, die mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus gefördert werden. Von den rund 310 fertiggestellten Wohnungen entstanden bisher 68 Wohneinheiten (22 %) mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus. Diese wurden von der GGH¹⁾ als ressourcenschonende Niedrigenergiehäuser erstellt.

Die Sozialwohnungsquote ist damit nahezu ausgeschöpft. Dies liegt vor allem an den seit 1998 stark reduzierten Fördermitteln von Bund und Land²⁾.

Im Bieth

Bereits seit langem bestehen Überlegungen, das rd. 21,5 ha große Areal als Wohn- und Gewerbegebiet auszuweisen. Der Bebauungsplan ist derzeit im Verfahren. Die nach dem ersten Aufstellungsbeschuß 1990 erarbeiteten Planungskonzepte und alternativen Entwicklungsvarianten führten jedoch aus bislang jeweils unterschiedlichen Grün-

Abbildung 7: Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung zwischen 1997 und 2005/2010



Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 1998

den zu keinem endgültigen Satzungsbeschluß.

Vor allem haben die im Verlaufe des Bebauungsplanverfahrens durchgeführten Untersuchungen gezeigt, daß die Beeinträchtigung der geplanten Wohnbebauung durch Lärm und Luftschadstoffe sowie den Elektromog des Umspannwerks ein weitaus höheres Ausmaß haben, als ursprünglich vermutet worden war. So gelang es bisher nicht, einen „Gewerberiegel“ - quasi als Lärmschutzwall - entlang der Speyerer Straße zu bilden. Diese Belastungen müßten durch sehr aufwendige Maßnahmen, wie die Einhausung der Umspannanlage bzw. Erneuerung der Transformatoren und hohe Lärmschutzwände an der Speyerer Straße reduziert werden. Die Konsequenzen wären sehr hohe Erschließungskosten für die potentiellen Bauherren.

Die künftige Straßenbahntrasse entlang des Kirchheimer Weges führt zu einer Verlagerung der Standortgunst auf die mehr öst-



Kindergarten mit angrenzender Wohnbaufläche entlang der Straße „Im Hüttenbühl“



Kindergarten „Im Hüttenbühl“



Umspannwerk „Im Hüttenbühl“

lich gelegenen Wohngebiete. Für das Neubaugebiet „Im Bieth“ bedeutet dies eine abseitige und ungünstige Lage für die Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr.

Daher ist im künftigen Bebauungsplan nur noch eine kleinere Teilfläche mit 3,3 ha im Anschluß an das Gebiet Kirchheim-West für den Wohnungsbau vorgesehen. Die Wohnungszahl reduziert sich entsprechend von rd. 700 ehemals geplanten Wohnungen auf ca. 180 - 250. Diese Fläche hat aufgrund zwischengelagerter Kleingarten- und Grünbereiche genügend Puffer zur Gewerbefläche an der Speyerer Straße und liegt in ausreichendem Abstand zum Umspannwerk. Allerdings sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall/-wand) im Anschluß an den bestehenden Lärmschutzwall am Cuzaring und entlang der Speyerer Straße vorzusehen.

Der Bebauungsplan "Im Bieth" soll im Frühjahr 1999 mit dem neuen städtebaulichen Konzept in die frühzeitige Bürgerbeteiligung. Falls das Konzept akzeptiert wird, könnte im Herbst 1999 die Offenlage und im Frühjahr 2000 die Satzung beschlossen werden.

Wohnen „Am Harbigweg“ als Option für die fernere Zukunft

Ein wesentlicher Grundsatz nachhaltiger Stadt- und Verkehrsplanung ist, Wohnen und Arbeiten an den Trassen des öffentlichen Nahverkehrs zu orientieren. Eine dementsprechende Festlegung erfolgte auch im neuen Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010. Die Führung der neuen Straßenbahnlinie nach Kirchheim ist ein wesentlicher Faktor, der bei



P + R - Platz am Meßplatz, langfristige Option für Wohngebiet „Am Harbigweg“

den Überlegungen über die zukünftig sinnvolle und vertretbare Siedlungsentwicklung bedacht werden muß. Die auf der Basis einer Machbarkeitsstudie¹⁾ gefällte Entscheidung der Trassenführung über den Kirchheimer Weg - Ortsmitte (Schwetzinger Straße) - Kerweplatz bis zum Friedhof hat zu einer erheblichen Anhebung der Standortgunst und Erschließungsqualität von Alt-Kirchheim geführt. Dies gilt ebenso für die unmittelbar an die Weststadt anschließende Zone um den Harbigweg.

Hinzu kommt, daß die Bahn AG Umstrukturierungen und die Aufgabe nicht mehr benötigter Flächen und Gleisanlagen plant. Damit ergeben sich für den Bereich Harbigweg zukünftig strukturell erheblich bessere Verknüpfungsmöglichkeiten mit Kirchheim aber auch mit der Weststadt und der Innenstadt.

Die weiteren Voruntersuchungen zu der von der Stadtverwaltung erstellten Entwicklungsstudie "Strukturelle Überlegungen zum Bereich Meßplatz" zeigen auf, daß beiderseits des Kirchheimer Weges auf einer Fläche von ca. 21 ha etwa 700 - 800 Wohnungen entstehen könnten. Dabei ist berücksichtigt, daß wegen der Lärmentwicklung am Kirchheimer

- 1) Ingenieur-Consult Haas + Partner GmbH, Planungen einer Straßenbahntrasse nach Kirchheim - Machbarkeitsstudie, Juni 1994 und Nachtrag August 1995
- 2) Im Erstentwurf des Stadtteilrahmenplans Kirchheim wurde noch für den ersten Bauabschnitt von einem Gesamtvolumen von rd. 970 Wohnungen ausgegangen. Vgl. hierzu Stadtteilrahmenplan Kirchheim, Teil 2: Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge, Nov. 1995, S. E 1



Freiraum und Sportflächen im Norden Kirchheims

Weg die Wohnnutzung von dort etwas abgerückt werden müßte.²⁾

Das Gebiet verbindet die Vorzüge von Innenstadtnähe, sehr guter Anbindung an den ÖPNV, leichter Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der attraktiven Sport- und Freizeitangebote des Sportzentrums-Süd. Die dort relativ günstigen Erschließungskosten sind wichtige Voraussetzungen für preiswertes Wohnen. Ein weiterer Vorteil liegt in der Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung des Mörgelgewanns, das durch ein Neubaugebiet "Am Harbigweg" aus seiner isolierten Lage herausgeführt werden könnte.

Die Planungen setzen allerdings die Verlagerung des Meßplatzes voraus. In den nächsten Jahren ist noch nicht daran gedacht, die Planungen umzusetzen. Die Flächen wurden deshalb nicht als Programmgebiet ins Wohnungsentwicklungsprogramm 1998 - 2002 aufgenommen. Wenn aber ein künftiger Wohnungsbedarf an anderen Stellen nicht mehr zu schaffen ist, kann langfristig auf dieses Gebiet zurückgegriffen werden.



Meßplatz am Kirchheimer Weg



Odenwaldstraße Ecke Hagellachstraße

Dies gilt insbesondere für den Fall, daß sich mit den Güterbahnanlagen auf der Bahninsel und der irgendwann vielleicht möglichen Konversionsfläche "Patton Barracks" ein Entwicklungsbereich größeren Umfangs bilden läßt.

Alt-Kirchheim

In Alt-Kirchheim soll - wie bereits erwähnt - unter anderem die Wohnfunktion gestärkt werden. Zur Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität sind folgende Maßnahmen denkbar:

- Entlastung der Straßen durch verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen, Rückgewinnung der Straßen als Aufenthaltsraum,
- punktuell Entkernung in stark verdichteten Bereichen, um Freiflächen zu gewinnen,
- Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen im privaten Bereich und soweit möglich im öffentlichen Straßenraum,
- zur Erhaltung des dörflichen Charakters sollen Scheunen und Nebengebäude einer zeitgemäßen (Wohn-)Nutzung zugeführt werden.

Mittelfristig sollte für diesen Bereich ein Bebauungsplan erarbeitet werden. Darin soll ein "Mischgebiet" oder "Besonderes Wohngebiet" festgesetzt werden. Dadurch wird gewährleistet, daß dieser Bereich überwiegend der Wohnnutzung dient, aber auch Kernbereichsnutzungen möglich sind (vgl.

1) vgl. DS 5148/1998 vom 22.06.98: Sanierung Mörgelgewann

Kapitel 4). Die oben genannten Aufwertungspotentiale sollen geprüft und gestalterische Festsetzungen getroffen werden.

Mörgelgewann

Das Notwohngebiet soll baulich aufgewertet und sozialstrukturell stabilisiert werden, um die Wohnsituation und Entwicklungsmöglichkeiten der derzeitigen Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern.¹⁾

Das Gebäude Im Mörgelgewann 19/21 wird wegen seiner schlechten Bausubstanz abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Die übrigen Häuser werden in den nächsten Jahren saniert. Sie entsprechen dann weitgehend dem Standard des sozialen Wohnungsbaus. Es ist geplant, ein Sanierungsmodell zu entwickeln, bei dem die Bewohnerinnen und Bewohner in die Sanierung in Form von kooperativen Beschäftigungsmodellen einbezogen sind.

Im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans sind langfristige Planungsüberlegungen zum Baugebiet "Am Har-



Notwohngebiet Mörgelgewann



bigweg" und zur Umnutzung der Bahninsel anzustellen. In diesem Zusammenhang ist darüber nachzudenken wie der Standort Mörgelgewann sinnvoll in ein neues, sich infrastrukturell selbst tragendes Wohngebiet integriert werden könnte. Langfristig könnte sich eine Möglichkeit eröffnen, die amerikanischen Kasernen (Patton Barracks) in ein integrales Nutzungs- und Entwicklungskonzept einzubeziehen.

Um die weitere Integration der Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes zu fördern, muß die Gemeinwesenarbeit im Quartier angepaßt und weiterentwickelt werden. Ziele zur Verbesserung der Sozialstruktur sind die Förderung von Eigeninitiativen, die soziale Integration, Armutsbekämpfung durch Wiedereingliederung in geregelte Beschäftigung, Gewalt- und Kriminalprävention, Anhebung des Standortimages sowie Veränderung der Bevölkerungsstruktur.

5.3 Ergebnisse der Workshops

- Sehr vehement wurde das Baugebiet Kirchheim-Süd diskutiert. Von einem Teil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurde gefordert, das Gebiet nicht zu bebauen. Ein anderer Teil könnte sich eine Teilbebauung vorstellen, allerdings nur unter der Prämisse, die Größe von 20.000 Einwohnern in Kirchheim nicht zu überschreiten.
- Für "Im Bieth" wurde die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe als wichtig erachtet, um wohnungsnahen Arbeitsplätze zu schaffen. Es soll keine verdichtete Blockbebauung entstehen. Außerdem wurde vorgeschlagen, in diesem Gebiet eine neue Feuerwehrunterkunft zu schaffen.

6. Arbeiten und Einkaufen in Kirchheim

6.1 Bestandssicherung und -entwicklung

Kirchheim hat im Vergleich zur Einwohnerentwicklung seine Position als Wirtschaftsstandort nicht im gleichen Umfang stärken können. Es ist deshalb darauf zu achten, daß im Sinne einer vielfältigen Nutzungsmischung die vorhandenen gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden. Die Zahl der angebotenen Arbeitsplätze wird bis 2005 aller Voraussicht nach um rd. 600 auf 3.900 zunehmen. Etwa ein Drittel des Beschäftigungszuwachses resultiert aus der Zunahme der Teilzeitbeschäftigten. Insbesondere sollten in Kirchheim auch Frauenarbeitsplätze geschaffen werden, um den Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Frauen zu erhöhen.

Die mittelständisch und handwerklich geprägte Struktur bietet Ansatzpunkte für eine derartige Entwicklung.

Gewerbliche Standortbedingungen verbessern

Die Entwicklungsfähigkeit und Standortbedingungen der ansässigen Betriebe sind durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Für Neuansiedlungen von unternehmensorientierten Dienstleistungsbetrieben sowie Unternehmen mit Wissenschaftsbezug insbesondere aus den Schwerpunktbereichen Biotechnologie, Umwelttechnik und Informationstechnologien sollen Flächen bereitgestellt werden. Dazu sind neue Gewerbeflächen entlang der Hardtstraße und im Neubaugebiet "Im Bieth" entlang der Speyerer Straße planerisch zu sichern und zu entwickeln. Flächen für Produzierendes Gewerbe und Handwerk mit kleinteiliger und mittelständischer Betriebsstruktur sollen in den traditionell gewachsenen Wohngebieten ausgebaut werden.

Pendleraufkommen weiterhin hoch

Nach dem gegenwärtigen Planungskonzept wird der aus der Bevölkerungsentwicklung resultierende Arbeitsplatzmehrbedarf nicht vollständig in Wohnortnähe gedeckt

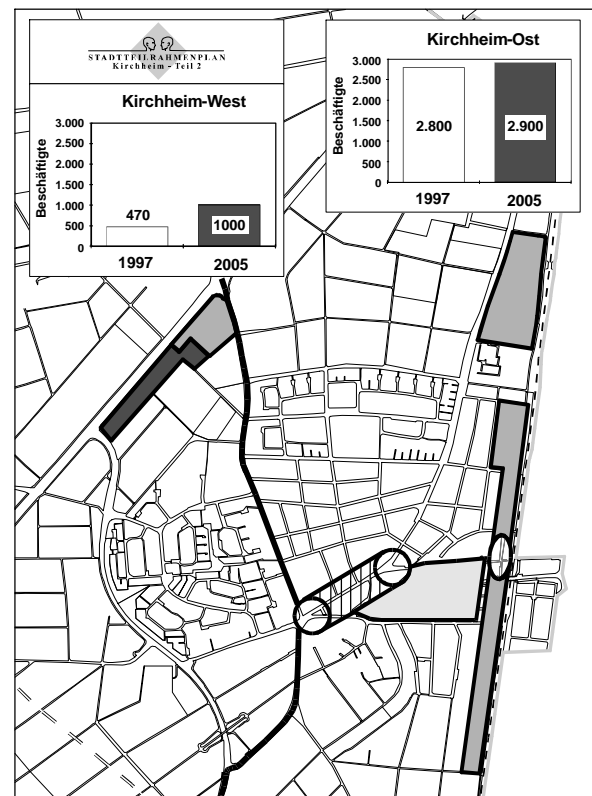
werden können. Ansonsten müßten in Kirchheim langfristig rd. 1.500 weitere Arbeitsplätze plaziert werden. Dieser (rein rechnerische) Ausgleich wäre nur durch ein weiteres, größeres Gewerbegebiet leistbar. Es wird demnach angenommen, daß ein großer Teil der hinzuziehenden Erwerbstätigen seinen Arbeitsplatz bereits anderswo hat. Die Folge ist, daß die Auspendlerzahl sich weiter erhöhen wird. Nur durch ein attraktives ÖPNV-Angebot kann eine entsprechende Umlenkung des Pendleraufkommens auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erreicht werden.

Nutzungsmischung fördern

Die in Ansätzen bestehende, städtebaulich sinnvolle Durchmischung von Wohn- und Arbeitswelt im gewachsenen Ortskern soll erhalten werden.

Soweit wohnumfeldverträglich, ist eine weitere Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten zu fördern. Die planerischen und strukturpolitischen Möglichkeiten zur Reduk-

Abbildung 8: Kleinräumige Beschäftigtenentwicklung zwischen 1997 und 2005



Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 1998

tion von störenden Belastungen sind zu nutzen und auszubauen. Nur in Bereichen, in denen die Nutzungsmischung die Nachbarschaft über Gebühr belastet, sollte eine Entmischung angestrebt werden.



Kreuzung Speyerer Straße/Pleikartsförster Straße

Eine Chance für wohnungsnahen Arbeitsplätze, die auch Kirchheimerinnen und Kirchheimern Beschäftigungsmöglichkeiten bieten könnten, ist die beabsichtigte Entwicklung eines neuen, städtebaulich integrierten Stadtquartiers auf dem bisher industriell genutzten Gewerbegebiet Bosseldorn. Vorgesehen ist, die industrielle und gewerbliche Nutzung im Westen beizubehalten bzw. durch die Neuansiedlung von Betrieben zu intensivieren. Im östlichen und südlichen Bereich soll eine abgestufte Nutzungsmischung Möglichkeiten für Wohnungen und nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe eröffnen. Der im Februar 1998 verabschiedete Stadtteilrahmenplan Rohrbach unterstützt dieses Konzept.

Erwerbstätigkeit von Frauen fördern

Ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten soll insbesondere den Frauen entgegenkommen. Es soll Beitrag sein, Arbeitsplätze für Frauen zu erhalten und zu fördern. Darüber hinaus ist das Engagement der ansässigen Wirtschaft für die berufliche Frauenförderung, z. B. flexible Arbeitszeitregelungen für Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Teilzeitangebote etc. zu wecken und zu unterstützen.

Förderung ökologischer Landwirtschaft

Kirchheim ist ein Schwerpunkt der Landwirtschaft in Heidelberg. Durch planungs-

rechtliche Sicherung der Anbauflächen soll die wirtschaftliche Existenzfähigkeit der ortsansässigen landwirtschaftlichen Betriebe gestärkt werden. Die langfristig von der Stadt Heidelberg angestrebte Umstellung vom konventionellen auf ökologischen Anbau gibt der Flächensicherung für die Landwirtschaft zusätzliche Bedeutung (vgl. dazu Kapitel 11).

6.2 Aufwertung des Gewerbebereichs Hardtstraße

An der Hardtstraße befindet sich das einzige rechtlich abgesicherte Gewerbegebiet in Kirchheim. Die Funktion, Gestaltung und Erschließung dieses Gebiets sollen verbessert werden. Dieser Bereich bietet Entwicklungsspielräume für wohnumfeldverträgliches Gewerbe, die planerisch abgesichert werden müssen.

Für die Ansiedelung leistungsfähiger klein- und mittelständischer Handwerks- und Gewerbebetriebe sollen zwischen Franzosengewann und Bahnhof durch eine städtebauliche



Aufzuwertender, neuzuordnender Bereich Hardtstraße



Geringe Durchfahrthöhe der Bürgerbrücke Hardtstraße von Norden / unten von Süden



Neuordnung gezielt Flächen bereitgestellt werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung sollen die Freiräume entlang der Hardtstraße und der Bahntrasse in ihrer Funktion klarer gegliedert und durch eine Grünordnung in Form von straßenbegleitenden, raumbildenden Pflanzungen ergänzt werden.

In einem ersten Schritt wird im Zuge der Einführung der S-Bahn im Jahr 2000 der Kirchheimer Bahnhof als einer der 6 neuen S-Bahn-Haltepunkte in Heidelberg umgebaut und attraktiver gestaltet werden. Neben den benutzerfreundlichen Bahnsteigen ist auch die Gestaltung der Außenanlagen und das Anlegen von 11 Parkplätzen vorgesehen.

Um Alt-Kirchheim zu entlasten, sollte über das vorgeschlagene Verkehrskonzept hinaus geprüft werden, ob eine Verkehrsanbindung der südlichen Hardtstraße durch eine LKW-gerechte Unterführung der Bürgerbrücke (Absenkung der Hardtstraße; Anhebung der Bürgerbrücke im Zuge des erforderlichen

Neubaus) und Zufahrt über den Meßplatz zu verbessern ist.

Die Umsiedlung stark belastender (Transport-) Unternehmen aus der südlichen Hardtstraße in Gewerbegebiete mit leistungsfähigerer Straßenanbindung soll gefördert werden.

6.3 Neue Gewerbegebiete

Im Rahmen des neuen Konzeptes für das Planungsgebiet „Im Bieth“ ist vorgesehen, entlang der Speyerer Straße ein Gewerbegebiet auszuweisen. Auf einer - einschließlich des bereits gewerblich genutzten Bereiches - knapp 7 ha großen Fläche zwischen der Einmündung des Cuzarings und der Pleikartsförsterstraße könnten rd. 350 neue Arbeitsplätze entstehen.

Das gegenwärtige Planungskonzept sieht vor, die erste Gebäudezeile entlang der Speyerer Straße als Gewerbegebiet, die rückwärtige Gebäudezeile als eingeschränktes



Bestehendes Gewerbe mit ...



angrenzender Freifläche für neue Gewerbeansiedlung

Gewerbegebiet festzusetzen. Zwischen beiden Gebäudezeilen ist die Verkehrserschließung vorgesehen. Die Bebauung soll in geschlossener Form mit 3 - 4 Vollgeschossen erfolgen.

Die Realisierung könnte bis zum Jahr 2001 erfolgen. Die Fläche ist für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes vorgesehen.

Eine weitere Entwicklungsreserve liegt südlich von Patrik-Henry-Village zwischen Autobahn, Speyerer Straße und L600 im Gewann „Gäulschlag“. Es umfaßt 21,28 ha. Diese Fläche soll primär dazu dienen, gewerbliche Nutzungen der Amerikaner aus innerstädtischen Lagen zu verlagern, um die dadurch freiwerdenden Bereiche anderen gewerblichen oder gemischten Nutzungen zuzuführen. Deshalb ist diese Fläche nicht in die Beschäftigtenprognose mit einbezogen.

6.4 Stärkung des Stadtteilzentrums - Ausbildung eines lokalen Nebenzentrums entlang der Schwetzingener Straße

Die Schwetzingener Straße und die unmittelbar umgebenden Wohnquartiere bilden funktional-räumlich und historisch die Ortsmitte von Kirchheim. Bereits heute konzentrieren sich Geschäfte zur Deckung des täglichen und mittelfristigen Bedarfs entlang der Schwetzingener Straße vom Heuauer Weg bis zur Odenwaldstraße. Eine Reihe von wohnumfeldorientierten Dienstleistungsbetrieben ergänzen das Angebot.¹⁾



Fehlende Aufenthaltsqualität in der Schwetzingener Straße

Das Sortimentsangebot in Kirchheim ist zwar vollständig besetzt, im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist die Ausstattung mit Einzelhandelsbetrieben und Verkaufsfläche jedoch unterdurchschnittlich. Zudem ist die durchschnittliche Verkaufsfläche je Betrieb gering. Insbesondere im Nichtlebensmittelbereich sind daher die Kaufkraftabflüsse erheblich. Durch die hohe Attraktivität der Innenstadt und das SB-Warenhaus in Rohrbach-Süd ist eine starke Konkurrenzsituation gegeben.

Infolge der Entfernungen von der Schwetzingener Straße sind in den nordwestlichen Wohngebieten Kirchheims deutliche Qualitätseinbußen in der Nahversorgung feststellbar.

Das Stadtteilzentrum übernimmt aufgrund der Angebotsbreite eine erweiterte Nahversorgungsfunktion. Sie ist bezogen auf die Einwohnerzahl Kirchheims jedoch zu gering ausgeprägt. Vom Ortskern Kirchheims geht nur eine begrenzte zentralörtliche Wirkung aus. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung bedarf das Stadtteilzentrum Kirchheims eines deutlichen Entwicklungsimpulses.

In der Einzelhandelsstrukturuntersuchung wurde das Stadtteilzentrum Kirchheim dem Typ C (erweiterte Nahversorgungsfunktion, teilweise auch für benachbarte Stadtteile)²⁾ zugeordnet. Die bestehenden günstigen Standortvoraussetzungen und Führungsvorteile sollen zur Stärkung des lokalen Nebenzentrums genutzt werden (vgl. Kapitel 4.2).

Erforderlich hierzu ist eine Ausweitung des bis jetzt angebotenen Warensortiments im mittel- und langfristigen Bedarf. Dies gilt auch

- 1) vgl. hierzu und zum folgenden: Concepta, Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH, AGENDA, Beratungsbüro für Stadt- und Regionalentwicklungsplanung; Einzelhandelsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997. Eine Studie für die Stadt Heidelberg - Berichtsband, Heidelberg 1997.
- 2) vgl. ebda: Die Hierarchisierung der Einzelhandelszentren unterscheidet zwischen Zentrentyp A/B (oberzentrale, gesamtstädtische Funktion), Typ C (erweiterte Nahversorgungsfunktion, teilweise auch für benachbarte Stadtteile), Typ D (Nahversorgungsfunktion) und Stadtteile ohne Zentrenfunktion.

für zusätzliche Dienstleistungsangebote. Dazu sind die planerischen Rahmenbedingungen für Betriebserweiterungen und/oder Neuansiedlungen zu schaffen. Eine Ausweitung des Geschäftszentrums in die Seitenstraßen und Gassen ist im fußläufigen Bereich sinnvoll. Sie sollte durch entsprechende planerische und gestalterische Maßnahmen unterstützt werden, soweit das Wohnen dadurch nicht gestört wird.

Aufenthaltsqualität verbessern

Neben einem interessanten Waren- und Dienstleistungsangebot kann eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wesentlich zur Steigerung der Attraktivität der Einkaufszone beitragen. Dies erfordert insbesondere eine gestalterische Aufwertung der Schwetzingen Straße vom Heuauer Weg bis zur Odenwaldstraße, die den Kundinnen und Kunden mehr Platz einräumt.

Die hohe Verkehrsbelastung auf der Schwetzingen Straße beeinträchtigt heute noch die Entwicklungsmöglichkeiten. Insbesondere muß die Sicherheit von Fußgängern



Stadtteilzentrum Schwetzingen Straße

und Fahrradfahrern erhöht werden. Die gute Erreichbarkeit ist durch ein auf das Zentrum ausgerichtetes Fuß- und Radwegenetz sicherzustellen (vgl. Kapitel 4.2).

Ein entscheidender Impuls für die Stärkung des Ortszentrums kann von der Ausweisung einer Fußgängerzone in der Schwetzingen Straße zwischen Spinne und Kreuzung Odenwaldstraße ausgehen (vgl. Kap. 7). Dabei ist sicherzustellen, daß die Belieferung der Einzelhandelsgeschäfte gewährleistet ist und daß in ausreichender Zahl Kurzzeitparkplätze in fußläufiger Entfernung für Kundinnen und Kunden zur Verfügung stehen.

6.5 Nutzungsmischung und Quartiersversorgung "Am Harbigweg"

Im langfristig geplanten Neubaugebiet "Am Harbigweg" wird durch die beabsichtigte Ausweisung von Mischflächen für wohnumfeldverträgliches Gewerbe und Büronutzungen ein Beitrag zur Integration von Arbeiten und Wohnen geleistet.

Die planerischen Voraussetzungen für ein Quartiersversorgungszentrum sind zu schaffen, das der wohnortnahen Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner des Neubaugebietes dient. Eine Konkurrenzsituation zum Zentrum im Ortskern ist jedoch zu vermeiden.

Eine Verbesserung der Nahversorgungsmöglichkeiten in den nord-westlichen Wohnquartieren Kirchheims könnte erreicht werden, wenn sich im Zuge der Neubebauung "Im Bieth" dort ein Supermarkt mittlerer Größe ansiedelt.

6.6 Ergebnisse der Workshops

Im Mittelpunkt der Arbeitsgruppe Arbeiten - Einkaufen in Workshop II stand die Schaffung einer erkennbaren Ortsmitte. Dazu bedarf es einerseits einer gestalterischen Aufwertung der Schwetzingen Straße als Einkaufsstraße, andererseits einem funktionalen Ausbau als gewerbliches Zentrum. Der motorisierte Individualverkehr soll auch bei Einrichtung einer Fußgänger- oder verkehrsberuhigten Zone nicht ganz aus dem Ortskern ver-

drängt werden. Daher wird die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen in zentraler Lage am Kerweplatz vorgeschlagen. Grundsätzlich sollen spürbare Eingriffe in den Verkehrsfluß zuerst über **Testphasen** in ihren Folgewirkungen und in der Akzeptanz bei der Bevölkerung überprüft werden.

Im Neubaugebiet "Im Bieth" soll neben Wohnen im Bebauungsplan die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe vorgesehen werden. Des weiteren sollen auch die vorhandenen Baulücken zur Ansiedlung nicht störender Gewerbebetriebe entlang der Hardtstraße durch eine stärkere Förderung genutzt werden.

Schließlich wurden speziell für Frauen, die zum Beispiel nach einer Familienpause wieder in das Arbeitsleben einsteigen möchten, Angebote zur beruflichen Orientierung gefordert.

7. Unterwegs in und nach Kirchheim

Der Verkehr in Kirchheim soll sozial-, umwelt- und stadtverträglicher gestaltet werden. Die Devise lautet: Mehr Mobilität mit weniger Autoverkehr. Ökologische und sozialverträgliche Mobilitätsformen, die auch die Alltagswege von Frauen und Kindern angemessen berücksichtigen, sollen umfassend gefördert werden. Insgesamt ist die Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr zu verbessern.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf den Durchgangsstraßen in Kirchheim beeinträchtigt in starkem Maße die Randnutzungen wie Wohnen und Einkaufen. Die durch die hohe Verkehrsbelastung eingeschränkten Entwicklungsvoraussetzungen im Ortszentrum müssen durch verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen verbessert werden.

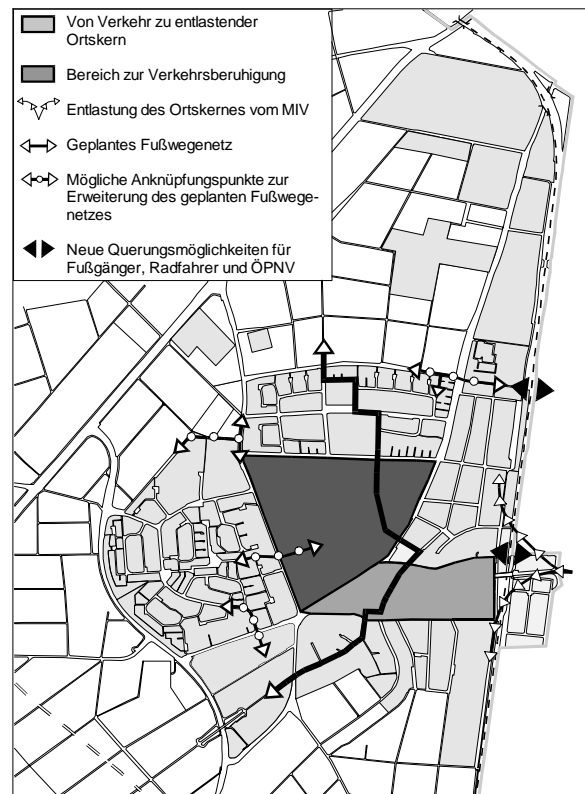
Neben dem Durchgangsverkehr ist auch der innerörtlich entstehende motorisierte Individualverkehr (Quellverkehr) zu vermindern. Hierfür ist auf der einen Seite die "Zwangsmobilität" zu verringern. Sie entsteht durch mangelnde städtebauliche Voraussetzungen - etwa weites Auseinanderliegen von Versorgungseinrichtungen, von Wohnungen und Arbeitsplätzen etc. Dies geschieht z. B. durch die Stärkung dezentraler Funktionen und Versorgungsmöglichkeiten sowie eine wohnungsfeldverträgliche Nutzungsmischung (Stadtteil der kurzen Wege).

Auf der anderen Seite ist das durch die weitere Siedlungsentwicklung Kirchheims zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen durch ein schlüssiges Verkehrskonzept zu minimieren.

7.1 Entwicklung eines integrativen Verkehrskonzeptes in Kirchheim

Aus Anlaß der Weiterführung der Heidelberger Straßenbahn nach Kirchheim sowie der Forderung des Gemeinderats nach einem integrierten Gesamtkonzept wurde ein Verkehrskonzept für Kirchheim¹⁾ erarbeitet. Die-

Abbildung 9: Verkehrsberuhigung / Fußwegebeziehungen



Quelle: Stadtplanungsamt

Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 1998

ses sollte die Auswirkungen der von den Kirchheimer Bürgerinnen und Bürgern gewünschten und im RE-Entwurf der Straßenbahntrasse enthaltenen Fußgängerzone zwischen Kirchheim-Spinne und Odenwaldstraße in der Schwetzingen Straße herausarbeiten.

Das Verkehrskonzept basiert auf dem Verkehrsentwicklungsplan²⁾ der Stadt Heidelberg, der eine deutliche Stärkung des ÖPNV zum Ziel hat. Die Gleichberechtigung von Fußgänger/-innen, Radverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr soll angestrebt werden. Es sind gleiche Mobilitätschancen für alle zu schaffen, d. h. den Belangen der schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen ist besondere Beachtung zu schenken.

1) PTV System, Software und Consulting GmbH, Heidelberg-Kirchheim, Verkehrskonzept, Karlsruhe, Oktober 1997

2) Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, 1994



Schaffung von Chancengleichheit im Straßenraum

Daneben hat die Verkehrsplanung die Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung, der Stadtentwicklung und Stadtgestalt zu integrieren. Die Straßenraumgestaltung hat Räume für das städtische Leben, Handel, Aufenthalt und Freizeit bereit zu stellen.

Die Aufgabe des Verkehrskonzepts besteht insbesondere darin, alternative Verkehrsführungen zu entwickeln und vor dem Hintergrund von Veränderungen im Verkehrsnetz zu bewerten. Entsprechend den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans soll ein verträgliches Gesamtkonzept für den Straßenverkehr, den ruhenden Verkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr entwickelt werden, welches die Integration der Straßenbahn ermöglicht.

Auf Basis der Analyse wurde das Netzkonzept mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Abwicklung des örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs auf möglichst direkten, umwegarmen Routen durch Bündelung auf bereits heute stärker befahrenen Straßen;



Künftige Straßenbahnführung Höhe Kirchheimer Weg

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Geschäftszone durch bestmögliche Reduzierung der Kfz-Belastungen, damit Gestaltungen im Straßenraum ermöglicht werden;
- Vermeidung von erheblichen Mehrbelastungen auf heute verhältnismäßig ruhigen Straßen mit Wohnnutzungen;
- Konfliktreduzierte Führung des Schwerlastverkehrs;
- Erhaltung der direkten Erreichbarkeit der Geschäftszone aus allen Wohngebieten durch Anlage und Neukonzeption ausreichender Stellflächen für den ruhenden Verkehr;
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Geschäftszone für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen durch Bereitstellung von ausreichenden Wegeflächen und sicheren Radwegen sowie ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder;
- Integration der Straßenbahn.

Der „Runde Tisch“ - eine neue Form der Bürgerbeteiligung in Heidelberg

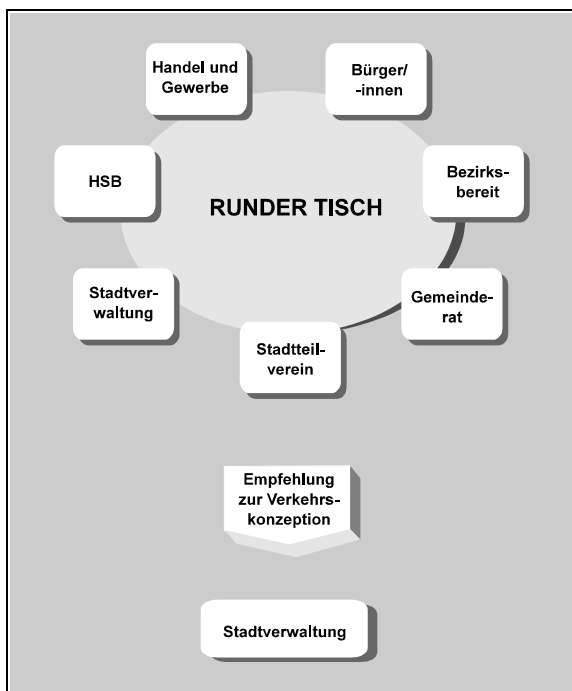
Der „Runde Tisch“ zur Straßenbahn nach Kirchheim ist das Bemühen um eine intensive Bürgerbeteiligung in einer sehr frühen Planungsphase. Es geht darum, in einer extern moderierten Diskussion¹⁾ mit „Ortsexpertinnen und Ortsexperten“ die Phase der Erarbeitung des RE-Entwurfes für eine Straßenbahn nach Kirchheim²⁾ wie auch dessen Einbettung in ein gesamtes Verkehrskonzept zu begleiten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches - vertreten sind alle wichtigen lokale Organisationen, Institutionen und Parteien - sind aufgefordert, ganz konkrete Ziele und Umsetzungsvorschläge vorzubringen (siehe Abbildung 10).

Fast alle Empfehlungen des Runden Tisches sind in den RE- Entwurf „Straßenbahn nach Kirchheim“ eingeflossen. Dem Sitzungsprotokoll der zehnten und vorerst letz-

1) Moderation und Dokumentation des Runden Tisches zur Straßenbahn nach Kirchheim: Dipl. Ing. Ursula Stein, Büro für Raumplanung und Kommunikation, Frankfurt 1997.

2) Grundlage ist der GR-Beschluß vom 25.07.1996 mit dem Auftrag der Erarbeitung eines RE-Entwurfes mit Zuschußantrag zur Straßenbahnerschließung Kirchheims mit Endhaltestelle Friedhof und niveaugleicher Trassenführung im eingleisigen Bereich.

Abbildung 10: Aufbau und Aufgabe des Runden Tisches Kirchheim



Quelle: „Runder Tisch“ zur Straßenbahn nach Kirchheim - Arbeitsweise und Ergebnisse, Abb. 1, S. 2, a.a.O., Frankfurt 1997.

ten Sitzung des Runden Tisches wurde ein Dokument beigelegt, das neben einer Darstellung der Arbeitsweise des Runden Tisches, die wichtigsten Ergebnisse zusammenfaßt¹⁾. Auch in den noch anstehenden Phasen der Straßenbahnplanung soll der Runde Tisch, wie auch weitere Betroffene - z.B. Gewerbetreibende entlang der Trasse - beteiligt werden.

Umsetzung des Verkehrskonzepts

Mit dem Baubeginn der Straßenbahntrasse ab dem Jahr 2000 müssen auch die Überlegungen zum künftigen Verkehrsnetz Kirchheim abgeschlossen sein. Ähnlich wie beim Planungsprozeß zur Straßenbahn nach Kirchheim soll auch zur Umsetzung des künftigen Verkehrskonzepts Kirchheim frühzeitig die Öffentlichkeit in einer ähnlichen Beteiligungsform miteinbezogen werden.

7.2 Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Der im Mai 1994 vom Gemeinderat verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan sieht die Planung und Realisierung einer schnellen und leistungsfähigen Straßenbahnverbindung Innenstadt-Kirchheim vor. Im Februar 1996

wurde hierzu eine von der HSB in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie der Ingenieur-Consult Haas und Partner²⁾ vorgelegt. Damit wurden verschiedene Trassenvarianten in verkehrlicher, technisch-baulicher und finanzieller Hinsicht untersucht und bewertet.

Für die weitere Planung wurde die „Trasse A“ empfohlen.³⁾ Die Kosten-Nutzen-Untersuchung läßt einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV und gleichzeitig eine deutliche Steigerung der Angebotsqualität erwarten.

Trassenauswahl

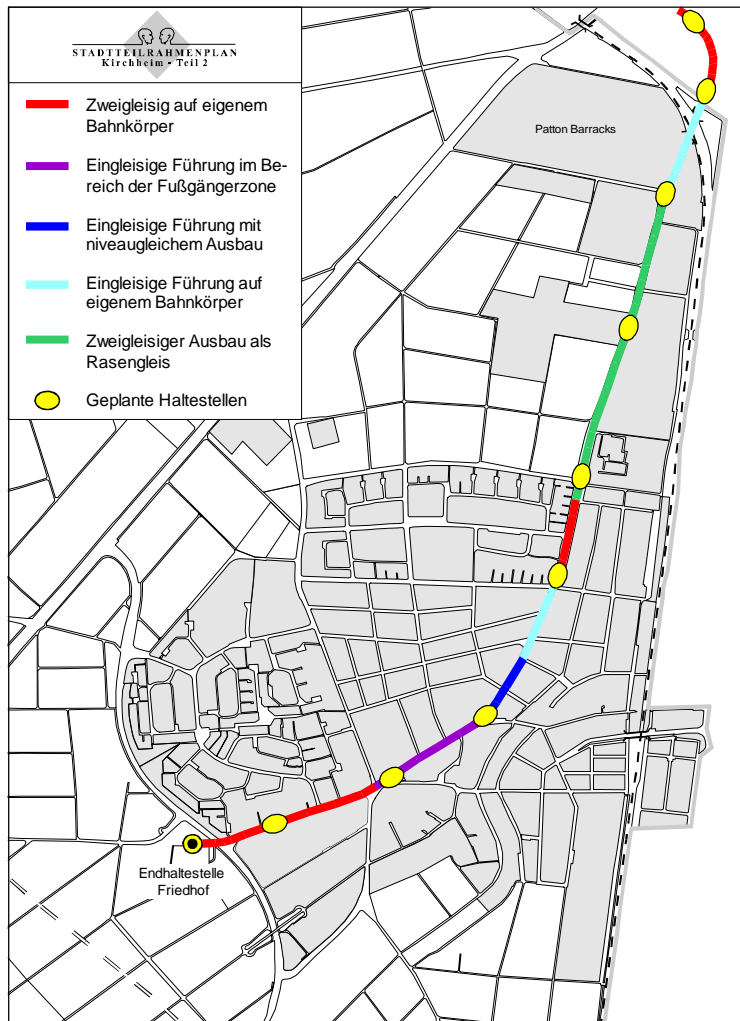
Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 25.07.1996 beschlossen, der Erarbeitung eines Richtlinienentwurfes⁴⁾ (RE-Entwurf) und des entsprechenden Zuschußantrages auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die Trasse A mit Endhaltestelle sowohl im Leimer Weg als auch am Friedhof zugrunde zu legen. Im eingleisigen Bereich sollte eine niveaugleiche Trassenführung vorgesehen werden. Parallel dazu sollte für ganz Kirchheim ein umfassendes und detailliertes Verkehrskonzept erstellt werden.

Planungsbüro mit RE-Entwurf und Verkehrskonzept beauftragt

Die HSB hat daraufhin dem Ingenieurbüro PTV System, Karlsruhe, den Auftrag erteilt, die RE-Entwurfsplanung zu erstellen. Mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für ganz Kirchheim hat die Stadtverwaltung ebenfalls das Ingenieurbüro PTV System beauftragt. Damit und durch die gemeinsame Entwicklung der Planung am Runden Tisch war gewährleistet, daß beide Planungen in enger Verzahnung erarbeitet werden konnten.

- 1) „Runder Tisch“ zur Straßenbahn nach Kirchheim Arbeitsweise und Ergebnisse, Dipl. Ing. Ursula Stein in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg, Frankfurt/Heidelberg, 1997.
- 2) Büro Ingenieur-Consult Haas und Partner GmbH: Planung einer Straßenbahntrasse nach Kirchheim, 1996
- 3) Neben der Vorzugsvariante A gab es die Ausweichvariante B für den Bereich Heidelberg und die Ausweichvarianten C, D, und E für den Bereich Kirchheim
- 4) Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen.

Abbildung 11: Streckenverlauf der neuen Straßenbahnerschließung



Quelle: Heidelberger Straßen- und Bergbahn Aktiengesellschaft
Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

RE-Planung abgeschlossen

Die RE-Planung zur Straßenbahn ist abgeschlossen. Auf Basis dieser Planung und einer Umweltverträglichkeitsstudie wurde vom Regierungspräsidium ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die geplante Neubaustrecke zwischen Kirchheim und Heidelberg ist ca. 4,5 km lang. Nach einer vorläufigen Kostenrechnung, Stand Ende September 1997, ergeben sich Gesamtkosten von rund 49 Mio. DM. Der Streckenneubau und die entsprechenden Anpassungen im ÖPNV-Netz bringen erhebliche Vorteile mit sich:

- Die Reisezeit sinkt deutlich, z. B. zwischen Kirchheim-Rathaus und Bismarckplatz von 19 bzw. 17 Minuten (je nach Richtung) auf 12 Minuten.
- Es werden moderne und komfortable Niederflurbahnen eingesetzt.

- Das ergänzende Busnetz sorgt dafür, daß keine nennenswerten Verschlechterungen für die nicht von der Straßenbahn bedienten Gebiete im westlichen Kirchheim und im Bereich Sandhausen/Walldorf/St. Ilgen entstehen.
- Für die neue Straßenbahnstrecke werden in der Hauptverkehrszeit vier zusätzliche Straßenbahnen eingesetzt. Die Flächenerschließung stellen sieben Busse, überwiegend Gelenkbusse, sicher.
- Das Verkehrsangebot steigt durch den Einsatz der größeren Straßenbahnen um 12 % (bezogen auf die Gesamtplätze) bzw. um ca. 8 % (bezogen auf die Sitzplätze) an.
- Die ÖPNV-Nutzung wird in Kirchheim von ca. 11.800 Fahrgäste auf rund 15.800 Fahrgäste pro Tag zunehmen. Davon entfällt der größte Teil auf den Ziel- und Quellverkehr in Kirchheim.

Streckenverlauf

- Von der Endhaltestelle am Friedhof Kirchheim wird die neue Straßenbahnlinie auf einem eigenen zweigleisigen Bahnkörper durch den Heuauer Weg verlaufen.
- Ab der Kreuzung Pleikartsförster Straße ist eine eingleisige Führung durch die Schwetzingen Straße bis zur Albert-Fritz-Straße vorgesehen. Zwischen dem Alten



Künftiger Abschnitt der Fußgängerzone in der Schwetzingen Straße

Rathaus und der Odenwaldstraße wird eine Fußgängerzone eingerichtet. Bis zum Freiheitsweg erfolgt ein niveaugleicher Ausbau. Im weiteren Streckenverlauf bis zur Albert-Fritz-Straße ist ein niveaufreier Ausbau (eigener Bahnkörper) vorgesehen.

- Im nachfolgenden Abschnitt von der Albert-Fritz-Straße bis zur Einmündung Im Mörgelgewann ist geplant, die Trasse entlang der Schwetzinger Straße und des Kirchheimer Weges zweigleisig auf einem besonderen Bahnkörper zu führen. Ab dem Knotenpunkt Im Franzosengewann soll ein Rasengleis gebaut werden.
- Wegen der geringen Querschnittsbreite soll ab der Einmündung Im Mörgelgewann bis zur Rudolf-Diesel-Straße die Straßenbahntrasse wieder eingleisig auf einem eigenen Bahnkörper in Mittellage verlaufen.
- Auf dem Abschnitt Hebelstraße - Carl-Benz-Straße - Montpellierbrücke - Ringstraße ist ein zweigleisiger Ausbau mit einem besonderen Bahnkörper vorgesehen.

Weitere Verfahrensschritte

Das Planfeststellungsverfahren wurde inzwischen eingeleitet, die Planoffenlage ist für den Zeitraum 23.11. - 22.12.1998 vorgesehen. Die Bürgerinnen und Bürger Kirchheims werden auch bei diesen weiteren Planungsschritten intensiv miteinbezogen werden, u. a. ist am 08.12.1998 eine öffentliche Informationsveranstaltung über den Stand der Planung beabsichtigt. Das laufende Planfeststellungsverfahren kann frühestens im Sommer 1999 mit einem rechtskräftigen Beschluß abgeschlossen werden, voraussichtlicher Baubeginn ist Ende 1999 / Anfang 2000. Nach einer Gesamtbauzeit von weiteren zwei Jahren könnte die Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie nach Kirchheim im Jahr 2002 erfolgen.

Ergänzendes Busnetz

Nach Einführung der neuen Straßenbahn werden die bisherigen Buslinien in Kirchheim neu geordnet. Folgende Umstellungen sind geplant:

Linie Nr. 11: Rohrbach - Kirchheim - Hauptbahnhof-Bismarckplatz-Karlstor ganztägig im 20-Minuten-Takt

Linie Nr. 41: Walldorf - Sandhausen - Kirchheim-Hauptbahnhof-Universität ganztägig im 20-Minuten-Takt

Linie Nr. 42: St. Ilgen-Sandhausen-Kirchheim in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt

Durch diese Linienführungen können sowohl die Innenstadt als auch der Hauptbahnhof umsteigefrei erreicht werden. Die Buslinie 11 soll die Funktion der innerörtlichen Erschließung und des Zubringers zur Straßenbahn übernehmen. Als zentraler Verknüpfungspunkt für das Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn ist die Haltestelle Rathaus an der Spinne vorgesehen.

Was ist darüber hinaus vorgesehen?

Weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV's sind nach dem neuen Verkehrsentwicklungsplan unter anderem:

- die Verbesserung der internen Erschließung des Stadtteils;
- die Verknüpfung des geplanten Regionalbahnhaltepunktes mit den Linien der HSB;
- Einrichtung einer Tangentialverbindung für die südlichen und westlichen Stadtteile von Rohrbach über Kirchheim - Pfaffengrund bis Wieblingen;
- Bevorrechtigung und Beschleunigung für den ÖPNV;
- Aufklärungs- und Informationskampagnen;
- Einführung einer Umweltkarte;
- Bike & Ride: Fahrradmitnahme auch in Bussen sowie (überdachte) Fahrradabstellanlagen an Haltestellen.

7.2.1 Neubau der Bürgerbrücke: Verknüpfungspunkt zwischen Regionalbahnhaltepunkt und den Linien der HSB

Die ehemalige DB-Brücke in der Bürgerstraße ist wegen starker Korrosionsschäden dringend sanierungsbedürftig. Da ein Brückenneubau bei gleichzeitig erheblicher Erhöhung der Tragfähigkeit kostengünstiger ist als eine Sanierung, wurde diesem der Vorzug



DB-Bürgerbrücke heute

gegeben. Der Bauausschuß hat am 28.04.1998 der Ausführungsplanung zur Bürgerbrücke zugestimmt.

Es wurde eine Entwurfvariante gewählt, deren Konstruktion die Bushaltestelle mit Aufzügen, Plattform und Treppenabgängen in das Brückenbauwerk - in Abstimmung mit dem Architekten der S-Bahnhof-Planung - als optimierte Stahlbetonlösung einbindet. Diese Lösung berücksichtigt eine Kostenminimierung und eine gestalterisch ansprechende Bus- und Bahnhaltestelle.

Gleichzeitig wird eine direkte Verknüpfung zu den Gleisen des neuen S-Bahnhofes erreicht. Damit ist der Neubau der Bürgerbrücke zugleich eine wichtige Maßnahme zur Förderung des ÖPNV's.

Entsprechend soll die Brückenerneuerung zeitgleich mit der Anbindung der S-Bahn-Haltepunkte im Jahr 2000 erfolgen. Die Gesamtkosten des Neubaus betragen voraussichtlich 4,15 Mio. DM.

7.2.2 Mobilitätszentrale - neues Angebot der Stadt Heidelberg

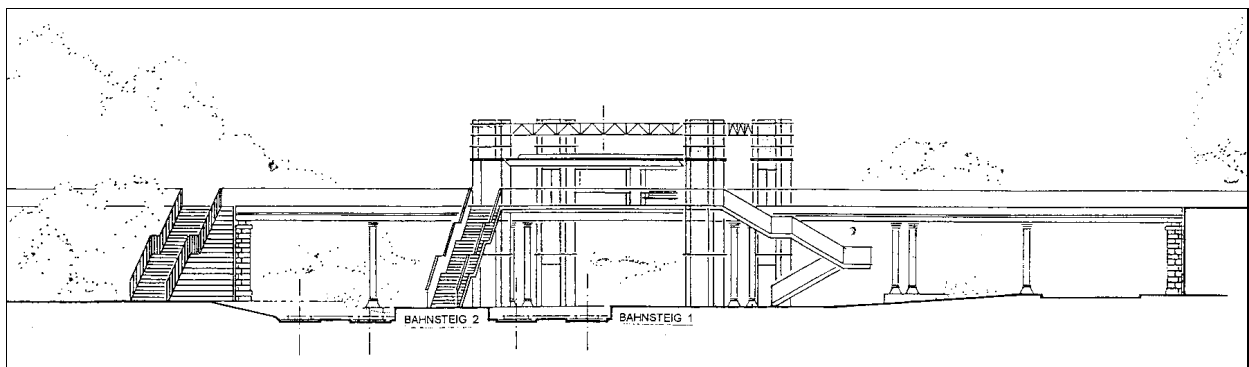
Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Heidelberg.

Die Stadt Heidelberg, das Forschungszentrum Informatik in Karlsruhe und die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG haben im Rahmen des europäischen Projektes JUPITER 2 das Konzept für die geplante Mobilitätsberatung entwickelt. Ziel ist es, eine ressourcenschonende Mobilität durch intelligente Nutzung der vorhandenen Verkehrsangebote zu fördern und so langfristig eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen.

Die Bürgerinnen und Bürger erhalten in der Mobilitätszentrale verkehrsmittelübergreifende und überregionale Informationen in allen Fragen der Mobilität aus einer Hand. Die Mobilitätszentrale wurde in diesem Jahr in den Räumen der HSB am Bismarckplatz eröffnet.



Abbildung 12: S-Bahnhof Kirchheim, Bürgerstraße / Brücke, Ansicht Nord - Vorentwurf



Quelle: Dipl.-Ing. G. Ludwig, Freier Architekt, Heidelberg Dezember 1997

Folgende Informationen werden angeboten:

- Information über öffentliche Verkehrsmittel in ganz Deutschland, über geschicktes Kombinieren von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie über Car-Sharing und Mitfahrzentralen.
- Informationen für Radfahrer und Fußgänger sowie Routenvorschläge für die Freizeit.
- Informationen über Erreichbarkeit und Öffnungszeiten von öffentlichen Einrichtungen wie Museen, Schwimmbädern u.s.w.

Neben Kartenmaterial bietet die Mobilitätszentrale auch sämtliche VRN-Fahrausweise an. Weiter können die Adressen und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV von wichtigen Zielen in Heidelberg über eine Datenbank gefragt werden. Hierzu zählen öffentliche und kulturelle Einrichtungen, Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Sport und Freizeit, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten und vieles mehr. Anhand eines Teil-

ausdruckes des Heidelberger Stadtplans kann den Kunden auch eine Wegbeschreibung mitgegeben werden.

Die Informationen können persönlich, telefonisch und auch über das Internet abgerufen werden.

7.3 Motorisierter Individual-Verkehr

Kirchheim ist, wie bereits erwähnt, ein mit Durchgangsverkehr stark belasteter Stadtteil. Die im Bau befindliche Bundesstraße B 535 eröffnet Chancen, Kirchheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Fertigstellung der Bundesstraße wird im ersten Halbjahr 2000 erfolgen. Die verkehrliche Wirkung der B 535 als Südumgehung von Kirchheim wurde deshalb in die Betrachtung einbezogen und im Zusammenhang mit dem neuen Konzept des Kirchheimer Verkehrsnetzes bewertet.

Verhaltensänderung notwendig

Beim Prognosemodell wurden allerdings persönliche Verhaltensänderungen nicht einbezogen, die durch neue Angebote bei den Verkehrsteilnehmer/-innen entstehen. Es gilt, alternative Mobilitätsformen attraktiv auszugestalten, um den Modal Split zugunsten umweltverträglicherer Verkehrsformen zu verändern und so die (prognostizierte) Zunahme des MIV zu begrenzen.

Für die künftige Struktur des Verkehrsnetzes in Kirchheim hat folgendes Konzept im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahn beim Runden Tisch und in den politischen Gremien eine breite Zustimmung erfahren:

Fußgängerzone¹⁾

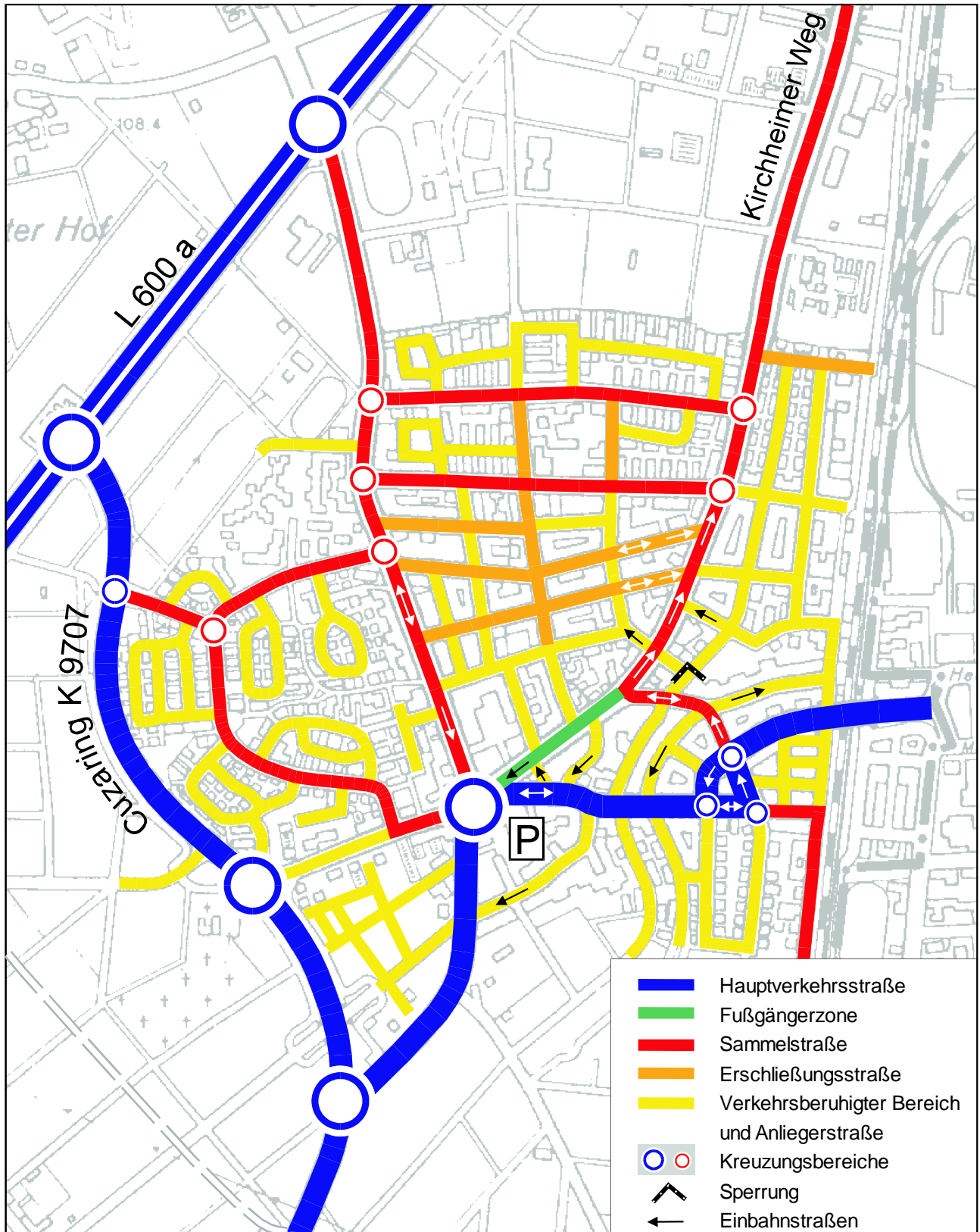
Die Anregung, mit dem Bau der Straßenbahntrasse eine Fußgängerzone in der Schwetzingen Straße zwischen Kirchheim-Spinne und Odenwaldstraße einzurichten, wurde nachhaltig von den Beteiligten des

1) PTV System, Software und Consulting GmbH, Heidelberg-Kirchheim, Verkehrskonzept, Karlsruhe, Oktober 1997; Im Gutachten wurden zwei weitere Planfälle untersucht.



Der Durchgangsverkehr belastet die Straßen Kirchheims

Abbildung 13: Neues Verkehrskonzept¹⁾ mit Straßenbahn und Fußgängerzone



¹⁾ Gemeinderatsbeschuß hierzu liegt noch nicht vor

Quelle: PTV System Karlsruhe, Heidelberg-Kirchheim Verkehrskonzept, Oktober 1997

Grafik: PTV System; Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

„Runden Tisches“ vorgebracht¹⁾. Dadurch soll ein für Kirchheim angemessenes Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden und sich Chancen für Gewerbetreibende auf ein attraktives Umfeld ergeben.

Außerdem kann durch die Einrichtung einer Fußgängerzone im Zusammenhang mit der Öffnung der B 535 der Süd-Nord-Durchgangsverkehr aus Kirchheim heraus gehalten werden.

Die Einrichtung einer Fußgängerzone bringt für den MIV weitreichende Veränderungen gegenüber der heutigen Verkehrssituation mit sich. Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Fußgängerzone in der Schwetzingen Straße zwischen Spinne und Odenwaldstraße.
- Einbahnverkehr von Süd nach Nord in der Schwetzingen Straße zwischen Odenwaldstraße und Albert-Fritz-Straße.
- Unechte Einbahnstraße in der Alstater- und Schmitthenner Straße unterbindet die östliche Einfahrt von der Schwetzingen Straße.
- Unechte Einbahnstraße in der Pleikartsförster Straße verhindert die Einfahrt von der Spinne.
- Sperrung des Heuauer Wegs zwischen Schwarzwaldstraße und Cuzaring (Anlieger frei).

Durch die Fußgängerzone kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrs insbesondere auf die Pleikartsförster Straße und die Hege- nich- / Hagellach- / Odenwaldstraße sowie Albert-Fritz- und Breslauer Straße. Verkehrslenkende Maßnahmen sollen die Mehrbelas-



Hohe Verkehrsbelastung in Kirchheim-Mitte

stung dieser Straßenzüge in einem zumutbaren Rahmen halten.

Ruhender Verkehr

Aufgrund der Umgestaltung zur Fußgängerzone entfallen in der Schwetzingen Straße einige Parkplätze. Ersatz soll vor allem im Bereich des Parkplatzes Spinne geschaffen werden, da dort Haltestellen und Stellflächen für Linienbusse durch den Bau der Straßenbahn entfallen werden.

Güter- und Schwerlastverkehr

Der Güter- und Schwerlastverkehr, der in Kirchheim insbesondere durch die Gewerbebetriebe und Speditionen entlang der Hardtstraße und der Einzelhandelsgeschäfte im Zentrum entsteht, muß auch im künftigen Netzkonzept ermöglicht werden. Erforderliche Maßnahmen sind:

- Zweirichtungsverkehr in der Hege- nichstraße zwischen Hagellachstraße und Wolf- gangstraße sowie vor dem Rathaus.
- Zulassung des Lieferverkehrs in der Fuß- gängerzone in Einbahnrichtung von der Odenwaldstraße aus.

7.4 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehrsanteil könnte bei kurzen Wegen in Kirchheim noch erheblich gesteigert werden. Dazu ist langfristig ein engmaschiges, **geschlossenes Fußwegenetz** zu schaffen. Man soll sich in ihm gut zurecht finden, und es soll dichte, konflikt- und belastungsarme Verbindungen gewährleisten. Dies gilt vor allem auch für Schulwege.

Die planerischen Möglichkeiten zur Schaf- fang von Erreichbarkeitsvorteilen (für Fuß- gänger durchlässige Sackgassen, Schleifen- straßen, autofreie Straßen und Wege u.ä.) sind auszunutzen.

Maßnahmen, die das zu Fuß gehen attrak- tiver gestalten, können beispielsweise sein:

1) vgl. hierzu auch Stadt Heidelberg, Einzelhan- delsstrukturuntersuchung Heidelberg 1997, Con- cepta, Gesellschaft für Markt- u. Strategieberatung mbH u. AGENDA, Büro für Stadt- u. Regionalent- wicklungsplanung, S. 108, ff.

- die bestehenden Fußwege so ausbauen, daß ausreichend Raum besteht für Personen, die mit Kinderwagen und Rollstuhl unterwegs sind
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen, insbesondere im Ortskern durch eine Fußgängerzone
- die städtebauliche Förderung des Stadtteilzentrums
- mehr sichere Überwege über die Hauptverkehrsstraßen (z.B. Sofort - Grün - Ampeln)
- kurze Wege durch Fußwegeachsen (Verbindung Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit)
- gefahrfreie Verbindungen innerhalb des Stadtteils und zum Stadtteilzentrum
- Umsetzung der noch offenen "Maßnahmen zur Schulwegsicherung"
- Fußwegenetz um und zu Schulen, Betreuungseinrichtungen für Kinder (Kindergärten etc.) und anderen Freizeiteinrichtungen
- Anbindung an öffentliche Grün- und Naherholungsflächen
- ausreichende Beleuchtung, um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Fußgängerzone

Die Attraktivität der Ortsmitte von Kirchheim wird durch die Fußgängerzone entscheidend verbessert. So kann die Aufenthaltsqualität durch hochwertige Straßenraumgestaltung aufgewertet werden.

Fußwegenetz Kirchheim

Zur Förderung der Verkehrssicherheit in Kirchheim wird derzeit ein Konzept umgesetzt, das insbesondere Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen die Bewegung im öffentlichen Raum erleichtern soll.

Das durch die Ortsmitte in Nord-Süd-Richtung verlaufende und mehrere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche verbindende Fußwegenetz ist eine erste Ausbaustufe. Die von einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Kirchheimer Bürgerinnen und Bür-

gern erarbeiteten Sofortmaßnahmen sind zum größten Teil realisiert.

Ziel ist es, auch die äußeren Quartiere (Kirchheim-West, Franzosengewann, "Im Bieth") besser an das Ortszentrum anzuschließen.

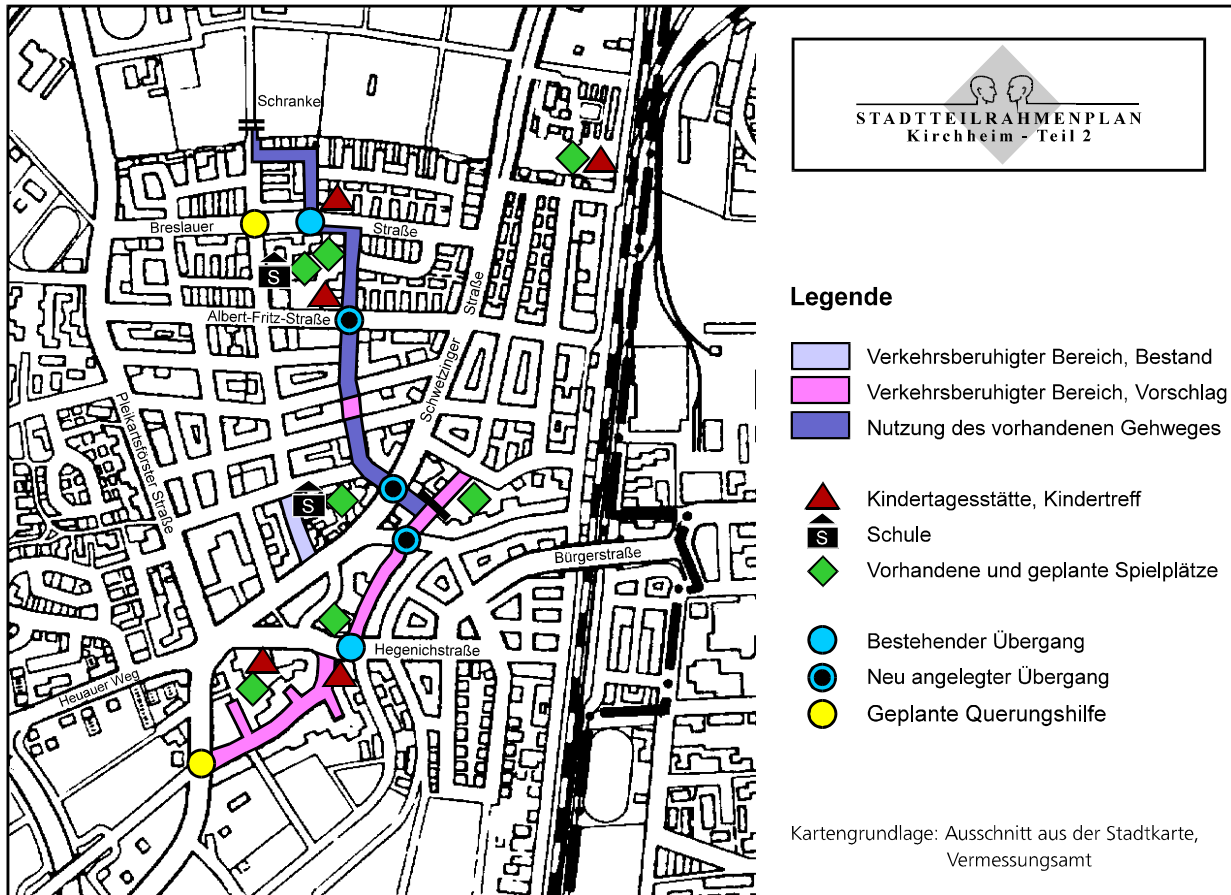
Das Fußwegenetz umfaßt folgende Maßnahmen:

- Verkehrsberuhigung Oberdorfstraße, Obere Seegasse, Seewiesenweg
- Aufpflasterung und Bordsteinabsenkung im Einmündungsbereich Obere Seegasse/Hegenichstraße
- Bau einer Gehwegnase im Einmündungsbereich Oberdorfstraße/Hegenichstraße
- Bau einer Gehwegnase im Einmündungsbereich Obere Seegasse/Odenwaldstraße
- Netzunterbrechung des Seewiesenwegs auf Höhe Zentstraße
- Zebrastreifen über die Schwetzinger Straße in Höhe Zentstraße



Abschnitt Schwetzinger Straße - künftige Fußgängerzone

Abbildung 14: Fußwegenetz Kirchheim: Nord-Süd-Erschließung



Quelle: Kinder- und Jugendamt, Stadtplanungsamt, Heidelberg
Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

- Fahrbahneinengung und Herrichtung eines Baumstandortes in der Albert-Fritz-Straße in Höhe Zentstraße
- Zebrastreifen über die Sandhäuser Straße in Höhe Oberdorfstraße
- drei Zebrastreifen an der Kreuzung Breslauer Straße/Königsberger Straße
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Zentstraße zwischen Alstater

Straße und Schmitthenerstraße mit Netzunterbrechung in Höhe Alstater Straße

- Installation einer Schranke in der Königsberger Straße nach der Kreuzung mit der Stettiner Straße, die vom ÖPNV per Funk geöffnet werden kann.
- Bau einer Gehwegnase in der Schwarzwaldstraße in Höhe Adolf-Engelhardt-Straße

Weiterhin sind bei den Kindertagesstätten in der Hardtstraße, Im Hüttenbühl und in der Adolf-Engelhardt-Straße Maßnahmen vorgesehen, die die Verkehrssicherheit um und zu den Kindertagesstätten erhöhen sollen.

Das beschriebene Verkehrskonzept tangiert das Kinderwegenetz Kirchheim. Folgende Punkte sind deshalb bei den Planungen zu beachten:

- das Wegenetz soll in seiner jetzigen oder ggf. leicht modifizierten Form erhalten bleiben,



Kreuzung Breslauer Straße / Königsberger Straße, für die Querungshilfe geplant ist

- an den Kreuzungen des Wegenetzes mit der Straßenbahn (Zentstraße) und mit den voraussichtlich vom MIV stärker belasteten Straßen (Albert-Fritz-Straße / Breslauer Straße) sollen Sicherheitsaspekte weiterhin höchste Priorität haben,
- bei den erforderlichen Querungshilfen entlang der Trasse (Heuauer Weg, Spinne, Schwetzinger Straße) sollen die Wege der Kinder mit berücksichtigt werden.

Straßenräumliches Handlungskonzept

Für Heidelberg insgesamt wurde ein straßenräumliches Handlungskonzept mit den thematischen Schwerpunkten „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ für den Fuß- und Radverkehr und „Verbesserung der Aufenthaltsqualität“ erarbeitet.¹⁾

Für Kirchheim sind in diesem Konzept folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Signalanlage in der Pleikartsförsterstraße soll den Kraftfahrzeugverkehr in der Grundstellung (Rot/Grünwechselphase) zu einer angepaßten Geschwindigkeit führen.
- Über den Kirchheimer Weg soll in Höhe der Ilse-Krall-Straße ein signalisierter Fußgängerüberweg angelegt werden.
- Die weiträumige Kreuzung Erlenweg/Max-Josef-Straße soll zurückgebaut werden und die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.
- In der Hegenichstraße sollen im Abschnitt zwischen Spinne und Türmergasse die Gehwege verbreitert werden.

7.5 Radverkehr

Der Radverkehrsanteil im Stadtteil ist durch die Schaffung eines geschlossenen Radverkehrsnetzes und die Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas (z.B. durch Aufklärungskampagnen) zu erhöhen.

Eine Erhöhung der Sicherheit und des Komforts auf wichtigen Fahrradverkehrsachsen soll durch Ausweisung von Fahrradstraßen, Bau von Radwegen bzw. Markierung von Radfahrstreifen oder Fahrbahnseitenstreifen erreicht werden.



Albert-Fritz-Straße in Höhe Zentstraße



Querungshilfen erforderlich z. B. bei der Spinne

Durch eine stärkere Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr (wie Fahrradmitnahme auch in Bussen, Fahrradabstellanlagen an Haltestellen u. ä.) soll der Anreiz zur Benutzung des Fahrrads weiter erhöht werden.

Mögliche Maßnahmen:

- Sichere Führung des Radverkehrs in Knotenbereichen. Den straßenräumlichen Möglichkeiten angepaßte, differenzierte Führung auf wichtigen Radfahrachsen;
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur sicheren Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr in den engen Hauptstraßen Kirchheims;
- Gefahrfreie Verbindungen innerhalb des Stadtteils und zum Stadtteilzentrum;
- Radwegenetz um und zu Schulen, Betreuungseinrichtungen für Kinder und anderen Freizeiteinrichtungen;

1) Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH: Straßenräumliches Handlungskonzept für das Straßenhauptnetz der Stadt Heidelberg, März 1996.



Situation des Radverkehrs im Ortskern verbessern

- Anbindung an das Radwegenetz der Gesamtstadt;
- Ausbau der Radwegeverbindung Kirchheimer Weg in Verbindung mit dem Bau der Straßenbahntrasse;
- Durchführung der Radwegeverbindung vom Kirchheimer Weg über die Schwetzingener Straße bis zur Fußgängerzone;
- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen;
- Radfahrstreifen entlang des Grasweges zur Anbindung von Patrick-Henry-Village;
- Eine Bike & Ride-Anlage am Kirchheimer Bahnhof zur Verknüpfung mit der Regionalbahn ist derzeit in Planung;
- Weitere Bike & Ride-Anlagen an wichtigen HSB-Haltestellen.

7.6 Ergebnisse der Workshops

Der ÖPNV ist sowohl in seiner externen wie internen Erschließung zu verbessern. Vorgeschlagen wurde eine rasch zu verwirkli-

chende **Schnellbusverbindung** in die Innenstadt, die den Zeitraum bis zur Schienenerschließung Kirchheims überbrücken soll. Um die ÖPNV-Anbindung innerhalb Kirchheims zu verbessern wurde die Einrichtung eines **Stadtteilbusses** (Ringverkehr) gefordert.

Eine sehr hohe Priorität in beiden Workshops nahm das **Fußwegenetz** Kirchheim ein. Gefordert wurde neben der geplanten Führung in Nord-Süd-Richtung insbesondere eine Ergänzung des Netzes in Ost-West-Richtung, um auch die bestehenden und künftigen äußeren Quartiere einzubinden. Das Fußwegenetz war nach dem Kulturzentrum die am höchsten bewertete Maßnahme.

Die Verkehrsberuhigung der Ortsmitte, und hier vor allem der Schwetzingener Straße, war ein weiteres, sehr hoch bewertetes Anliegen der Kirchheimerinnen und Kirchheimer. Die Straßen sollen für Fußgänger und Radfahrer sicherer gemacht werden.

Die Schwetzingener Straße soll im Ortskern zu einer verkehrsberuhigten Einkaufsstraße umgebaut werden. In einem eng begrenzten Abschnitt der Kernzone sollen einmündende Seitenstraßen ebenfalls verkehrsberuhigt werden, wenn dies dem Verkehrsfluß nicht abträglich ist. Wichtig war den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dabei, daß keine übereilten Entscheidungen erfolgen, sondern diese erst in einer **Testphase** in ihren Folgewirkungen überprüft werden.

8. Leben in Kirchheim

Ein vielfältiges soziales und kulturelles Leben zeichnet Kirchheim als lebenswerten Wohnort aus. Dieses ist zu erhalten und die Entwicklungsfähigkeit zu fördern.

Da in den nachfolgenden Kapiteln eingehend auf den Infrastrukturbedarf von Kindern und Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren eingegangen wird, erfolgt hier keine vertiefende Behandlung. Es geht vielmehr um Aspekte, die den **sozialen Zusammenhalt**, die Kommunikation untereinander und die Identifikation in einem Stadtteil fördern, der von 1985 bis 1997 um rund 2.700 Menschen oder 20 Prozent angewachsen ist.

Die erheblichen Verbesserungen des Infrastrukturangebotes in den letzten Jahren sind fortzuführen. Die noch bestehenden Lücken sind insbesondere im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs rasch abzubauen. Das Versorgungsniveau ist den Anforderungen, die sich aus der Bevölkerungsentwicklung und dem gesellschaftlichen Wandel ergeben, anzupassen. Eine entscheidende Rahmenbedingung hierfür sind die engen finanziellen Handlungsspielräume der Stadt Heidelberg. Die räumliche Verteilung der vorhandenen und geplanten Standorte von Infrastruktureinrichtungen ist Abbildung 16 zu entnehmen.

Neben ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten (vgl. Kapitel 6) sowie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche (vgl. Kapitel 9) müssen auch die Voraussetzungen für Aktivitäten in Freizeit, Sport, Kultur und Fortbildung in Kirchheim weiter verbessert werden. Das Konzept eines Stadtteils der kurzen Wege und vielen Begegnungsmöglichkeiten soll dabei Orientierungsrahmen sein. Der Verkehrs- und Zeitaufwand, insbesondere für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (wie Behinderte, Ältere und Kinder, aber auch eine große Anzahl von Frauen), kann hierdurch verringert werden.

Einrichtungen, Initiativen und Angebote, die sich mit typischen Problemstellungen und

Risiken von Frauen in unserer Gesellschaft auseinandersetzen und die Gleichberechtigung von Frauen und Männern fördern, sollen ideell und materiell unterstützt werden.

Die neuen Baugebiete sind nicht nur städtebaulich anzupassen, sondern darüber hinaus auch in das vielseitige soziale Leben Kirchheims zu integrieren.

Soziale Integration fördern

Der Stadterneuerung kommt eine wesentliche und neue Aufgabe zu, die darin besteht, "lokale Partnerschaften" zu entwickeln. Sie haben den Zweck, die unterschiedlichen Interessen, Maßnahmen und Mittel vor Ort zu bündeln. Zu diesen lokalen Kooperationen (zwischen Teilen der Verwaltung, zwischen Verwaltung und Planung, zwischen den Bewohnern und Gewerbetreibenden sowie zwischen allen genannten Teilen) gibt es gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland - im Gegensatz zu Skandinavien, den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich - allenfalls vereinzelte Erfahrungen.

Die sozial orientierte Stadterneuerungsplanung sollte sich also auf zwei wesentliche Bereiche erstrecken. Der erste betrifft die Bewohnerbeteiligung: Eine Orientierung an den lokalen Interessen setzt voraus, daß in viel stärkerem Maße als bisher die Interessen und Bedürfnisse der Bewohnerschaft berücksichtigt werden. Dieses ist über Anhörungen, "runde Tische", Stadtteilkonferenzen und -foren allein nicht herstellbar. Bürger und Bürgerinnen müssen daher sowohl bei der Entscheidungsfindung als auch bei der Maßnahmendurchführung und Evaluation in viel stärkerem Maße beteiligt werden.

Der zweite Bereich einer neuen komplexen Stadterneuerung betrifft die soziale Integration: Stadtteilentwicklung muß gerade dort, wo die städtebaulich-funktionale und die soziale Problematik groß ist, ihren Beitrag leisten, die sehr unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen stärker zu integrieren. Dort, wo es unrealistisch ist, von "ausgewogenen" Bevölkerungsstrukturen zu träumen, wo die

Aufsteiger flüchten und nicht mehr standhalten, dort ist es unbedingt notwendig, die Bestrebungen zur sozialen Integration zu wecken, zu fördern und zu stützen. In diesen Quartieren besteht die Notwendigkeit und die Chance, eine multikulturelle Gesellschaft nicht nur zu erleiden, sondern die allseitigen Vorteile zu erarbeiten und zu erleben. Das Problem allerdings ist, daß Toleranz und Integrationsarbeit gerade jenen Bevölkerungsgruppen abverlangt wird, die sich selbst außerhalb der Wohlstandsgesellschaft sehen. Ausschließlich Toleranz von oben zu verlangen ist falsch. Die Betroffenen müssen wenigstens in den Stand versetzt werden, tolerant zu sein. Dies ist nur innerhalb eines langfristigen Lernprozesses möglich, der dann besser als alle gut gemeinten und durchgeführten kurzfristigen Maßnahmen dazu führt, daß Ängste vor "den Anderen", Ausländerfeindlichkeit und letztlich auch Verdrossenheit und Wahlenthaltungen abgebaut werden können.

Quelle: Jens Dangschat, Gesellschaft im Umbruch; in: Stadt Heidelberg, Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010, Dokumentation der Auftaktveranstaltung vom 08. Oktober 1994, Solidarische Stadt, Heidelberg, 1995 S. 22 f.

8.1 Kultur und Weiterbildung

Aufbauend auf das bereits vorhandene Angebot hat die weitere Verbesserung des Raumangebots für die Kulturarbeit und die Weiterbildung in Kirchheim eine hohe Priorität. Gleiches gilt für die dauerhafte Sicherung des Kulturguts in Kirchheim.

Heimatmuseum

Das Heimatmuseum ist eine erfolgreiche und wichtige Einrichtung zur Dokumentation der Geschichte Kirchheims. Es dient der Förderung der Stadtteilidentität und ist somit bedeutsamer Bestandteil des kulturellen Lebens in Kirchheim.

Die räumliche Situation des Heimatmuseums hat sich durch die Verlagerung von Veranstaltungen in den Badischen Hof verbessert. Durch die Einrichtung einer ABM-Stelle konnte auch die personelle Situation verbes-

sert werden. Für eineinhalb Jahre konnte so bis August 1997 eine Kunsthistorikerin gewonnen werden, die damit begonnen hat, den Gesamtbestand des Museums zu katalogisieren und zu inventarisieren. Um das Projekt abschließen zu können, sollte die ABM-Stelle verlängert werden. Ein entsprechender Antrag hierzu findet sich im Haushaltsplanentwurf 1999.

Badischer Hof

Das Raumangebot für kulturelle Aktivitäten in Kirchheim hat sich durch den Badischen Hof, insbesondere den dazugehörigen Veranstaltungssaal, deutlich verbessert. In erster Linie kommt dies dem Vereinsleben in Kirchheim zugute, insbesondere dem Stadtteilverein und den anderen örtlichen Vereinen. Die örtliche Jugendarbeit verfügt hier ebenfalls über ein attraktives Angebot an zentraler Stelle.

Die Volkshochschule hat ihre Arbeit in Kirchheim aufgenommen. Dies war nur durch die vorbildliche Unterstützung aller Beteiligten, des Stadtteilvereins und der Schulen, die Räumlichkeiten zur Verfügung stellen, möglich geworden.

Es besteht jedoch noch immer ein erheblicher Raumbedarf, vor allem für die Bereiche Stadtbücherei, Volkshochschule, Musik- und Singschule und allgemeine Kulturarbeit (wie z.B. Ateliers, Werkstätten und Proberäume). Für Frauen sollen zur beruflichen Bildung und Weiterqualifikation (z. B. für Wiedereinsteigerinnen nach der Familienpause) im Rahmen der Möglichkeiten wohnortnahe Angebote geschaffen werden.

Bürgerzentrum Kirchheim mit Kindertagesstätte

Der Um- und Ausbau der derzeitigen Festhalle auf dem Kirchheimer Festplatz zum "Bürgerzentrum Kirchheim"¹⁾ ist eine zentrale Maßnahme für den Stadtteil. Mit deren Umsetzung wird einem von vielen Kirchheimerinnen und Kirchheimern seit langem ge-

1) Mit Gemeinderatsbeschuß vom 23.04.1998 wird dem Um- und Ausbau des Bürgerzentrums und dem Neubau einer Kindertagesstätte grundsätzlich zugestimmt.



Blick über den Kerweplatz mit dem künftigen Bürgerzentrum

hegten Wunsch nach geeigneten Räumen für kulturelle und freizeitorientierte Aktivitäten entgegengekommen.

Zwei weitere, miteinander eng verknüpfte Maßnahmen sind an den Um- und Ausbau gekoppelt: die Umnutzung der bestehenden Kindertagesstätte - überwiegend zum Wohnen - und der Neubau einer Kindertagesstätte im etwas weiter südlich gelegenen Bürgergärtchen¹⁾.

Bürgerzentrum vereint alt und neu

Im dritten Bauabschnitt - Bauzeit ein- bis eineinhalb Jahre - wird die denkmalgeschützte Festhalle zum multifunktionalen Bürgerzentrum umgebaut. Herzstück ist und bleibt die 300 m² große Halle mit Bühne. Zur Verbesserung der Bühnennutzung wird diese von der West- auf die Ostseite verlegt (Öffnung zum Platz hin). In diesem Zusammenhang wird die dringend erforderliche Wärmedämmung hergestellt und ein neuer Fußboden eingebaut. Zur besseren Be- und Entlüftung soll das gewölbte Dach (Tonne) über der Halle ausgebaut werden. Zugleich eröffnet sich damit die Möglichkeit das Dach zu dämmen.²⁾ Das vorhandene Treppenhaus wird erhalten und saniert.

An der Nordseite der Halle wird ein einladendes lichtdurchlässiges Foyer mit Garderobe und Küche erstellt, um das Bürgerzentrum zum Platz hin zu öffnen.

Die Toiletten des Bürgerzentrums (außer der Behindertentoilette) befinden sich im Souterrain, kleine Anbauten südlich der Halle nehmen Geräte auf. Duschen und Umkleiden befinden sich im Obergeschoß. Im 2. Oberge-

schoß steht ein Raum zur Nutzung von Kleingruppen zur Verfügung.

Der Platz zwischen Festhalle und Kindertagesstätte im Süden bleibt zunächst unbebaut, zur Nutzung als Festplatz. Langfristig soll hier eine Gymnastikhalle entstehen.

Das Bürgerzentrum mit der modernisierten Festhalle wird die Möglichkeiten für Begegnungen sowie für die Kultur- und Vereinsarbeit erheblich erweitern.

Straßenbahnverlauf rückt Bürgerzentrum in zentrale Lage

Durch den künftigen Streckenverlauf der Straßenbahn durch den Heuauer Weg und die Schwetzinger Straße, mit Umsteigebeziehungen zu den Bussen an der Haltestelle „Altes Rathaus“, wird der Bereich Kerweplatz (vgl. Kap. 7.2) verkehrlich optimal erschlossen. Das neue Bürgerzentrum mit Kindertagesstätte gewinnt somit erheblich an Zentralität innerhalb des Stadtteils.

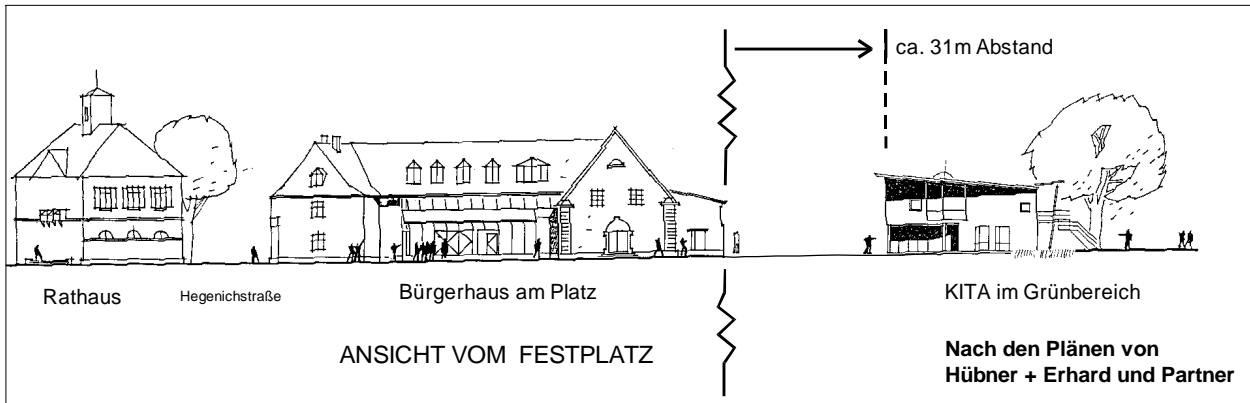
Neubau einer Kindertagesstätte

Im ersten Bauabschnitt - voraussichtlicher Baubeginn ist im Frühjahr 1999 - wird die neue Kindertagesstätte errichtet. Sie bietet über zwei Etagen Platz für 120 Kinder im Al-

1) Auf Anregung des Bezirksbeirats Kirchheim beschloß der Gemeinderat am 1.10.1998 (DS 431/1998 vom 9.09.1998) eine Standortverschiebung des Kindergartenbaus in den Grünbereich. Zugleich erteilte er die Ausführungsgenehmigung zu Gesamtkosten in Höhe von 8 Mio. DM, zuzüglich der noch entstehenden und zu ermittelnden Anpassungskosten für die Änderungen im Grünbereich.

2) Vgl. hierzu die Wärmeschutzverordnung und die Energiekonzeption der Stadt Heidelberg.

Abbildung 15: Bürgerzentrum Kirchheim mit Kindertagesstätte



1) Die Kindertagesstätte ist gegenüber den Originalplänen um ca. 31m südlich in den Grünbereich verschoben.

Quelle: Hochbauamt

ter zwischen eineinhalb und zwölf Jahren in fünf Gruppen. Durch die Lage im Bürgergärtchen schließt sich unmittelbar „vor der Haustür“ ein großer Freibereich - Garten und Spielanlage - an.

Eine Unterkellerung der Kindertagesstätte ist nicht vorgesehen. Die Baufertigstellung ist für Herbst 2000 vorgesehen.

Im zweiten Bauabschnitt - Baubeginn ist frühestens im Herbst 2000 - soll der Altbaufügel gegenüber dem Alten Rathaus, indem heute noch die Kindertagesstätte (Hegenichstraße) untergebracht ist, entkernt bzw. umgebaut werden. Die GGH, die das Gebäude übernehmen wird, soll es sanieren und anschließend sechs neue Wohnungen bzw. multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten anbieten.

Kirchliche Aktivitäten im kulturellen Bereich

Die katholische Pfarrei St. Peter bietet allen Altersgruppen kulturelle Veranstaltungen an.



Bürgerhaus am Kerweplatz

Das Spektrum reicht von Gesprächsabenden und Vorträgen über gezielte Seniorenarbeit, die katholische Frauengemeinschaft bis hin zu dem Kirchenchor und den Peter-Singers, einem Jugendchor moderner Ausrichtung.

Das Bildungswerk, das bei manchen Projekten auch mit der evangelischen Pfarrgemeinde zusammenarbeitet, steht allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern offen und ist ebenfalls auf alle Altersgruppen ausgerichtet.

Die CARITAS Heidelberg e.V. (als Wohlfahrtsverband der katholischen Kirche) bietet im Hüttenbühl 39 eine Beratungsstelle für Aus- und Übersiedler an.

Auch die evangelischen Kirchengemeinden - Blumhardtpfarrrei und Wichernpfarrrei - sind auf kulturellem Gebiet aktiv. Die Erwachsenenbildung und verschiedene Gesprächskreise richten sich an jüngere und ältere Bürgerinnen und Bürger und behandeln unterschiedlichste Themen aus gesellschaftlichen und religiösen Bereichen. Es werden verschiedene Gemeindefeste, Freizeiten, Ausflüge und Studienfahrten veranstaltet. Wichtig ist die Begleitung des Aussiedlerheims in der Hardtstraße, besonders der dort wohnenden Jugendlichen. Neben einem gemeinsamen Posaunenchor hat jede der beiden evangelischen Kirchengemeinden in Kirchheim einen Chor und einen Kinderchor.

Das Gemeindehaus ARCHE der Wicherngemeinde und das Hermann-Maas-Haus der Blumhardtpfarrrei stellen darüber hinaus ihre Räumlichkeiten den unterschiedlichsten kultu-



Sportplätze des Sportzentrums-Süd in Kirchheim

rellen Gruppen zur Verfügung wie den ÖkoneWS, dem Kirchheimer Kammerorchester, dem Sing- und Spielkreis, der Musik- und Singschule u. a.

8.2 Sport

Das Sportzentrum-Süd in Kirchheim hat eine wichtige gesamtstädtische Funktion in der Versorgung mit Sportangeboten und -flächen. Für Kirchheim resultiert daraus eine ausreichende Ausstattung mit Sportanlagen und Sporthallen.

Langfristig soll am Kerweplatz zwischen dem Bürgerzentrum und der neuen Kindertagesstätte eine Gymnastikhalle entstehen. Dies könnte neue Zielgruppen ansprechen und insbesondere auch Frauen zugute kommen.

Mittelfristig soll das vorhandene Tennenspielfeld der Freien Turner in ein Rasenspielfeld umgewandelt werden. Zusätzlich ist in unmittelbarer Nachbarschaft der Bau eines Tennenspielfeldes geplant, das außerhalb der festen Trainingszeiten der Freien Turner der



Bürgeramt im alten Rathaus

Bevölkerung als Bolzplatz zur Verfügung gestellt wird. Da die geplante Erweiterung im Geltungsbereich des sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplan "Im Bieth" liegt, ist sie mit dem städtebaulichen Entwurf abzustimmen und in Einklang zu bringen.

8.3 Bürgeramt

Das Bürgeramt in Kirchheim hat mit seiner zentralen Lage eine wichtige Funktion im Stadtteilleben. Neben einem umfassenden Leistungsangebot der Verwaltung ist es Informationsquelle für Angebote und Aktivitäten aus Kultur, Weiterbildung und Freizeit. Bei der geplanten Gestaltung und Belebung des Stadtteilzentrums ist es als wichtige Komponente zu integrieren.

Die gemeinnützigen Funktionen und die positive Entwicklung des Bürgeramtes (stetig steigende Besucherzahlen seit der Eröffnung im Oktober 1994) gilt es mit ausreichenden Raumkapazitäten im ehemaligen Rathaus Kirchheim zu unterstützen. Dazu ist es notwendig, die ins Rathaus integrierte Trafostation mittelfristig zu verlagern. Ein geeigneter Standort muß noch gefunden werden.

8.4 Feuerwehr

Die Unterbringung der Freiwilligen Feuerwehr in Kirchheim entspricht gegenwärtig noch nicht den Anforderungen, um sie in dem gewünschten Maße in die Alarm- und Ausrückeordnung mit einzubinden. Die Garage hinter dem Bürgeramt in der Hegenichstraße reicht von den Abmessungen her nicht aus, um Löschfahrzeuge neuerer Bauart unterzubringen, so daß hier immer noch die technisch längst überholten Fahrzeuge aus dem Jahr 1971 zum Einsatz kommen. Weitere Gerätschaften befinden sich in einer Garage am Kirchheimer Hof, die von ihrer Lage her für Feuerwehreinsätze ungeeignet ist, da Zeitverzögerungen von zehn Minuten hinzunehmen sind.

Es besteht dringender Handlungsbedarf für den Neubau eines Feuerwehr-Gerätehauses an einem zentralen Standort in Kirchheim. Aus Sicht der Feuerwehr wird ein Standort im

Bereich Sportplatz der „Freien Turner“ an der Pleikartsförsterstraße priorisiert. Im Bebauungsplan des Neubaugebietes „Im Bieth“ empfiehlt sich zur künftigen Situationsbereinigung eine vorsorgliche Flächenausweisung. Vorstellbar wäre ein Standort im künftigen Gewerbestreifen. Der Bebauungsplan soll voraussichtlich noch im Frühjahr 1999 in die frühzeitige Bürgerbeteiligung.

8.5 Gesundheitsversorgung

Das Angebot der ärztlichen, insbesondere der fachärztlichen und zahnärztlichen sowie der psychosozialen Versorgung in Kirchheim ist im Hinblick auf den erwarteten Bevölkerungszuwachs insgesamt zu verbessern.

Wünschenswert wäre eine dezentral ausgerichtete Struktur der medizinischen Versorgung (Gynäkologie, Innere Krankheiten, Kinder- und Zahnmedizin sowie psychosoziale Versorgung und Apotheken). Bei Empfehlungen zur Niederlassung und/oder Verlagerung sollten insbesondere die Neubaugebiete "Am Dorf" und "Im Bieth" berücksichtigt werden. Dies gilt vor allem für Leistungsangebote der primärmedizinischen und der zahnärztlichen Versorgung.

8.6 Ergebnisse der Workshops

Die Diskussion um ein Kulturzentrum in Kirchheim hat in Workshop I breiten Raum eingenommen. Die Einrichtung eines Kulturzentrums wurde von den Kirchheimerinnen und Kirchheimern als eine zentrale Maßnahme mit hoher Priorität bewertet. Hintergrund sind die bestehenden Engpässe im Raumangebot für kulturelle, freizeitorientierte und weiterbildende Aktivitäten, die sich durch das zu erwartende Bevölkerungswachstum weiter verschärfen werden.

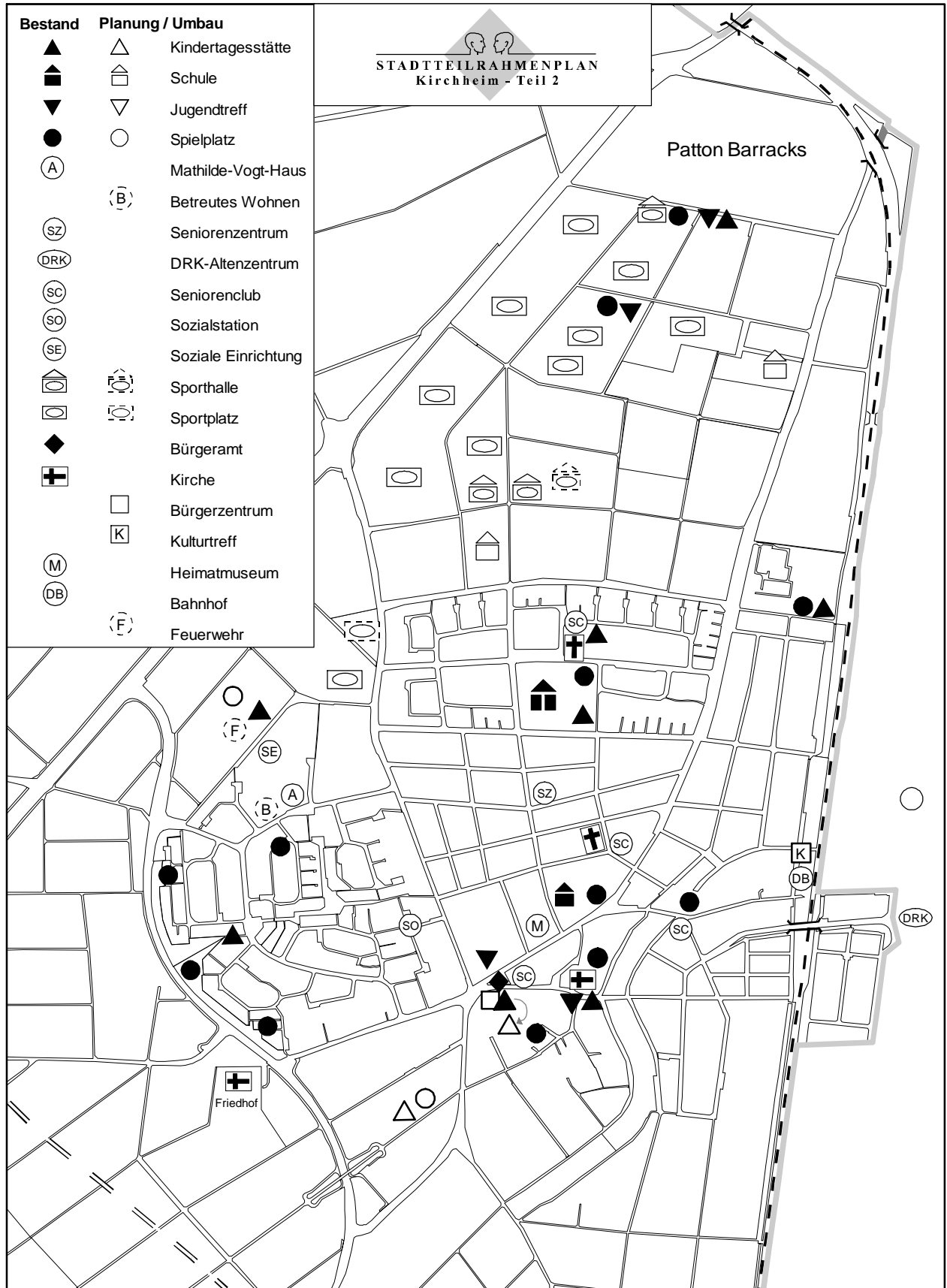
Das Kulturzentrum wird als wichtiger Kristallisationspunkt für die soziale Integration, insbesondere auch der neu hinzuziehenden Bürgerinnen und Bürger erachtet.

Die Kirchheimerinnen und Kirchheimer stehen einem weiteren Ausbau der Sportstätten - zumindest nach dem Workshopergebnis

- skeptisch gegenüber, wenn er über den lokalen Bedarf hinausgeht. Insbesondere im Bereich des Sportzentrums-Süd sollen keine weiteren Flächen für sportliche Zwecke in Anspruch genommen werden. Von den Sportvereinen wird dies anders gesehen. Dagegen wird vorgeschlagen, die Mehrfachnutzung von Sportanlagen zu prüfen und diese auch für Nicht-Vereinsmitglieder zu öffnen.

Weiterhin sollen die Sportflächen offener gestaltet und besser in die Naherholungsnutzung des angrenzenden Freiraums integriert werden. Vorgeschlagen wurde, eine dreiteilbare Sporthalle zusammen mit dem Schulneubau "Im Bieth" zu errichten.

Abbildung 16: Räumliche Verteilung ausgewählter Infrastruktureinrichtungen in Kirchheim



Quelle: Bürgeramt, Schulverwaltungsamt, Kulturamt, Amt für soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, Kinder- und Jugendamt, Sport- und Bäderamt, Landschaftsamt
 Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

9. Aufwachsen in Kirchheim

9.1 Entwicklung Kirchheims zu einem kinder- und jugendfreundlichen Stadtteil

Kirchheim ist der Stadtteil mit den meisten Kindern und Jugendlichen in Heidelberg. Die städtische Jugendhilfe hat hier einen ihrer wichtigsten Arbeitsschwerpunkte. Für die Betreuung und Unterstützung von Kindern und Jugendlichen werden im städtischen Haushalt beträchtliche Finanzmittel aufgebracht. Trotz erheblicher Bemühungen in den letzten Jahren sind die Angebote der Jugendhilfe wegen des raschen Einwohnerwachstums noch nicht überall bedarfsgerecht.

Ein ausreichendes Angebot an Kinderbetreuungseinrichtungen ist vor allem berufstätigen Frauen bzw. Frauen, die nach der Familienpause wieder in den Beruf einsteigen möchten, wichtig. Ein dichtes Netz kindgerechter Tagesstätten unterstützt Eltern bei der alltäglichen Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Aber auch für die Kinder selbst, die heute vielfach als Einzelkinder aufwachsen bzw. aus nicht mehr vollständigen Familien kommen, sind Kindertagesstätten äußerst wichtig für das soziale Lernen und für prägende Gruppenerlebnisse.

Mit entsprechender Zielrichtung müssen auch die Angebote für Schülerinnen und Schüler nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ ausgebaut werden.

Daneben müssen Kindern und Jugendlichen außerhalb der betreuten Angebote ausreichend Spiel- und Bewegungsflächen zur Verfügung gestellt werden. Durch eine entsprechend attraktive Gestaltung kann dies auch das direkte Wohnumfeld sein.

Kinderbeauftragte

Der Gemeinderat hat am 24.10.1996 beschlossen, in allen Stadtteilen Kinderbeauftragte zu wählen, um die Interessen von Kindern auch auf Stadtteilebene stärker zu vertreten. Zugleich wurde eine entsprechende Satzung, die die Aufgaben und Kompetenzen

regelt, beschlossen. Die Kinderbeauftragten sollen die Arbeit des städtischen Kinderbüros sinnvoll ergänzen und eine enge Anbindung an den jeweiligen Bezirksbeirat haben.

Für den Stadtteil Kirchheim wurden zwei Frauen in dieses Amt berufen. Gemeinsam haben sie mittlerweile ihre Arbeit für die Kinder des Stadtteils, aber auch deren Eltern aufgenommen

9.2 Kindertageseinrichtungen und Jugendhilfeplan

9.2.1 Kindertageseinrichtungen

Das Angebot an Kindertagesstätten im Stadtteil Kirchheim reicht gegenwärtig aus, um allen Kindern mit Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz in ihrem Stadtteil einen Platz anbieten zu können. Das Angebot muß jedoch fortlaufend an die durch das weitere Einwohnerwachstum zu erwartende Nachfragesteigerung angepaßt werden. Zusätzlich soll auch das Angebot an Kleinkindbetreuungsplätzen erweitert werden.

Neuer Bau für die Kindertagesstätte Hege- nichstraße

Die **Städtische Kindertagesstätte Hege-
nichstraße** befindet sich baulich in einem *sehr* schlechten Zustand. Neben rein optischen Mängeln sind insbesondere die sanitären Einrichtungen nicht mehr zeit- und kindgerecht. Aus diesen Gründen wird das bisherige Gebäude als Kindertagesstätte aufgegeben werden. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Bürgerzentrums Kirchheim wird ein Neubau für insgesamt fünf altersgemischte Gruppen entstehen.¹⁾

In dieser Einrichtung soll die bereits vorhandene Angebotsstruktur erhalten bleiben, jedoch so flexibel gestaltet sein, daß auf die jeweiligen Bedürfnisse der Kinder aus dem Einzugsbereich eingegangen werden kann.

1) Vergleiche hierzu ausführlich Kapitel 8.1 "Bürgerzentrum Kirchheim mit Kindertagesstätte".

Durch die Schaffung von 20 zusätzlichen Plätzen können künftig Kinder zwischen 1 ½ und 12 Jahren aufgenommen werden.

Die **geplante Kindertagesstätte "Am Dorf"**¹⁾ wird zunächst um ein Jahr zurückgestellt. In dieser Zeit ist der weitere Zuzug ins Neubaugebiet zu beobachten und zusammen mit den Entwicklungen im gesamten Stadtteil Kirchheim fortzuschreiben. Auf der Grundlage dieser Daten und einer neuen Bedarfsprüfung soll dann der Gemeinderat Mitte 1999 erneut über Art, Umfang und Ausführung einer Kindertagesstätte "Am Dorf" entscheiden. Die für die Kindertagesstätte gedachte Fläche und der angrenzende geplante öffentliche Spielplatz werden zwischenzeitlich durch provisorische Maßnahmen für eine Nutzung als Spiel- und Begegnungsfläche hergestellt²⁾.

9.2.2 Jugendhilfeplan

Um positiv auf die Lebensbedingungen von Kirchheimer Kindern und Jugendlichen einzuwirken, muß den jungen Menschen in vielfacher Hinsicht mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Einerseits geht es darum, mehr öffentliche Räume (Straßen, Plätze, Freiflächen) für Kinder und Jugendliche zugänglich und nutzbar zu machen, andererseits muß auch die soziale Infrastruktur einen bedarfsgerechten Ausbau erfahren.

Die Ziele im einzelnen sind:

- Schaffung von mehr und besseren Spiel- und Bewegungsräumen sowie Begegnungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche auf Straßen und Plätzen;
- Wege für Kinder sicherer machen;
- Qualität der vorhandenen Spielplätze erhöhen und neue Spielflächen ausweisen, die die Bedürfnisse von Mädchen sowie Jungen in allen Altersgruppen aufgreifen;
- Bedarfsgerechter Ausbau der Angebote der offenen Kinder- und Jugendarbeit, die sowohl den Bedürfnissen von Jungen als auch von Mädchen in unterschiedlichen Altersgruppen entsprechen;
- Bedarfsgerechter Ausbau des Angebotes an Kindertagesstätten (vgl. Kapitel 9.2.1);

Regelmäßige Arbeitstreffen

In Kirchheim ist es gelungen, die bereits in der Planungsphase entwickelte Einbindung von unterschiedlichen Kirchheimer Gruppen und Organisationen auch in der Realisierungsphase aufrechtzuerhalten. Dies ermöglichte nicht nur eine öffentliche Diskussion und Definition der Probleme und Zielvorstellungen im Stadtteil, sondern auch ein gemeinsames Erarbeiten von möglichen Lösungsansätzen. In regelmäßigen "Arbeitstreffen zur Umsetzung der Jugendhilfeplanung Kirchheim" wurde von seiten der Verwaltung über den Stand der Umsetzung informiert und gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern und Fachleuten beraten, wie weitere Verbesserungen für Kinder und Jugendliche in Kirchheim erreicht werden können.

Durch diese gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten ist es in den letzten drei Jahren gelungen, im Stadtteil Kirchheim eine ganze Reihe von Maßnahmen für Kinder und Jugendliche umzusetzen, die im folgenden teilweise aufgeführt werden.

- **Spielgelände im Park der Blumhardtgemeinde:** Die evangelische Kirchengemeinde Heidelberg und die Blumhardtgemeinde Kirchheim haben einen Teil des Gemeindeparks in der Hegenichstraße als Spielfläche für Kinder zur Verfügung gestellt. Die Kirche leistet damit einen sehr wichtigen Beitrag, um die Spielsituation im Zentrum des Stadtteils zu verbessern. Nach einem entsprechenden Beschluß des Gemeinderats finanzierte die Stadt Heidelberg den Bau einer Spielfläche auf einem Teil des Geländes, der früher als Parkplatz diente. Die Gestaltung übernahm die Werkstatt gGmbH, wobei Kinder aus den umliegenden Einrichtungen beteiligt wurden. Die attraktive Spielfläche wurde am 08. Juni 1997 eröffnet.
- **Kindertreff "Hermann-Maas-Haus":** Unter der Trägerschaft der evangelischen Kir-

1) Quelle: Beschlußvorlage des Kinder- und Jugendamtes vom 24.09.1998 (DS 462/1998), S.2.1, Ziffer 3; einstimmig vom GR am 22.10.1998 beschlossen.

2) Quelle: Beschlußvorlage des Kinder- und Jugendamtes vom 16.06.1998, vom Gemeinderat am 29.07.1998 zur Kenntnis genommen.

chengemeinde Heidelberg entstand in den Kellerräumen der evangelischen Blumhardtgemeinde (Hermann-Maas-Haus) ein offener Treff für 6- bis 12jährige. Seit Oktober 1996 steht den Kindern des Stadtteils hier ein attraktiver Treffpunkt zur Verfügung. Der werktäglich nachmittags geöffnete Kindertreff wird von den Kirchheimer Kindern von 6 - 12 Jahren sehr gut angenommen.

- **Treffpunkt am Spielplatz Cuzaring:** In einem gemeinsamen Projekt der Stadt Heidelberg mit dem Kirchheimer Jugendzentrum wurde auf dem Spielplatz Cuzaring zusammen mit Jugendlichen ein überdachter Treffpunkt (offene Blockhütte) gebaut. Vorausgegangen waren immer wiederkehrende Konflikte zwischen den Jugendlichen, die sich am Cuzaring treffen, und den Anliegern. Nach zahlreichen Gesprächen unter Beteiligung der Polizei, des Jugendtreffs, des Stadtteilvereins und städtischer Ämter konnte schließlich eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Der Treffpunkt wurde am 25. April 1997 eröffnet.
- **Mobile Spielaktion im Franzosengewann (Kinderbaustelle):** Die Stadt Heidelberg hat 1997 erstmals mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Hauses der Jugend eine mobile Spielaktion von Mai bis September auf der Spielfläche im Franzosengewann durchgeführt. Dieses Angebot wurde von den Kindern sehr gut angenommen und wurde daher 1998 wiederholt.
- **„Jugendtreff unterwegs“:** Im Sommer 1993 bezog der Internationale Bund für Sozialarbeit (IB-Jugendgemeinschaftswerk Heidelberg) neue Räumlichkeiten im Badischen Hof. Mit Unterstützung durch die Stadt Heidelberg erfolgte im Januar 1995 eine inhaltliche Ausweitung der Angebote im Bereich der offenen Jugendarbeit. Durch eine stärkere Öffnung des Hauses für neue Zielgruppen, vor allem aber mit vermehrten mobilen Angeboten erreicht die Einrichtung inzwischen deutlich mehr Kirchheimer Jugendliche als dies in früheren Jahren möglich war.

Der "Jugendtreff unterwegs" ist ein Freizeitangebot (Sport und Spiel) an Jugendli-



Hermann-Maas-Haus

che, die sich an bestimmten Plätzen in Kirchheim aufhalten. Bei entsprechender Witterung werden regelmäßig zwei Plätze pro Woche angefahren. Schwerpunkte bildeten bisher die Spielflächen am Cuzaring und im Franzosengewann.

- **Sozialpädagogische Schülerhilfe:** An der Geschwister-Scholl-Schule wird seit Oktober 1997 soziale Gruppenarbeit (sozialpädagogische Schülerhilfe) für acht ältere Kinder und Jugendliche in enger Kooperation zwischen der Schule, der "Arbeitsgemeinschaft für Kinder und Jugendliche" und dem Kinder- und Jugendamt angeboten.
- **Fußwegenetz Kirchheim:** Das Fußwegenetz soll es Kindern, aber auch beispielsweise älteren Menschen ermöglichen, sich gefahrloser innerhalb ihres Stadtteils zu bewegen. Dazu entsteht in der ersten Ausbauphase ein Netz aus verkehrsberuhigten Bereichen, unbeparkten Gehwegen und sicheren Übergängen über Hauptverkehrsstraßen, das in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil verläuft (vgl. hierzu im Detail Kapitel 7.4).

Mit dieser Maßnahme soll v. a. die Erreichbarkeit vorhandener Spielräume für Kinder verbessert und ein selbständiges, gefahrloseres Fortbewegen von Kindern innerhalb des Stadtteils ermöglicht werden. Es wurde deshalb darauf geachtet, daß möglichst viele der für Kinder wichtigen Orte (Schulen, Kindergärten, Spielplätze, Spielstraßen, Sportstätten, Kindertreff etc.) durch dieses Netz miteinander verbunden werden. Darüber hinaus sollen aber auch neue Spielräume für Kinder und Aufenthaltsräume für alle Altersgruppen



Haus am Harbigweg

entstehen (Spiel- und Begegnungsraum Straße).

- **Haus am Harbigweg:** Träger dieser Jugendeinrichtung, die Kinder und Jugendliche aller Altersgruppen anspricht, ist der Stadtjugendring Heidelberg e. V. Der Einzugsbereich der Einrichtung umfaßt das gesamte Stadtgebiet. Die Nutzung soll durch die Öffnung und Vergabe an Vereine und freie Träger, die Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche durchführen, intensiviert werden. Das gilt auch für die vorhandenen Außenanlagen.

Fazit und Ausblick

Im Rahmen der Jugendhilfeplanung ist es gelungen, in allen für Kinder und Jugendliche wichtigen Bereichen positive Veränderungen zu bewirken und neue Angebote zu entwickeln. Damit wurde ein Anfang gemacht, um die Lebensbedingungen von jungen Menschen in dem Heidelberger Stadtteil mit den meisten Kindern und Jugendlichen zu verbessern.

Der Prozeß Jugendhilfeplanung ist damit aber nicht abgeschlossen. Auch in Zukunft muß dem Stadtteil Kirchheim aus der Sicht der Jugendhilfe besondere Beachtung geschenkt werden, insbesondere wenn es darum geht, bei kommunalen Planungen die Interessen der jungen Menschen in diesem Stadtteil zu berücksichtigen. Dabei sind besonders folgende Themen hervorzuheben:

1) Befragung von Jugendlichen in Heidelberg 1997, Stadtteilauswertung Kirchheim; Kinder- und Jugendamt der Stadt Heidelberg, März 1998.

- Bei den geplanten Neubaugebieten in Kirchheim muß ein ausreichendes Freizeit- und Betreuungsangebot für alle Altersgruppen sichergestellt werden und verstärkt auf eine kinderfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes geachtet werden.
- Die im Rahmen der Jugendhilfeplanung gewonnenen Erkenntnisse und die aktuell vorliegenden Ergebnisse der Befragung von Heidelberger Jugendlichen (12- bis 18jährige)¹⁾ deuten im Stadtteil Kirchheim auf eine noch nicht ausreichende Angebotsstruktur für diese Altersgruppe hin. An bestimmten Zielgruppen und Sozialräumen orientierte, mobile Angebote und individuellere Formen der Nachmittagsbetreuung müssen gemeinsam mit den im Stadtteil vorhandenen Einrichtungen konzipiert und umgesetzt werden. Dieser Aspekt ist auch bei dem geplanten Neubau einer Haupt- und Realschule in Kirchheim zu berücksichtigen.
- Nach der Fertigstellung des Fußwegenetzes in seiner ersten Ausbaustufe müssen Erfahrungen mit diesem Angebot gesammelt werden. Darauf aufbauend gilt es dann zu entscheiden, ob die bisher vor allem in Nord-Süd-Richtung laufende Verbindung zu einem Netz ausgebaut werden soll, das noch weitere Bereiche des Stadtteils erschließt.

9.3 Spielplätze

Langfristiges Ziel ist ein ausreichendes, abwechslungsreiches und pädagogisch hochwertiges Spielplatzangebot in Kirchheim entsprechend dem Spielflächenkonzept zu schaffen.



Spielplatz „Oberdorfstraße“ mit pädagogisch hochwertigen Spielgeräten



Spielplatz (oben) und Bolzplatz im Franzosengewann

fen. Verlorengegangene Freiräume für das Kinderspiel müssen wiedergewonnen werden.

Kurz- und mittelfristig muß neben der Suche nach neuen Spielflächen versucht werden, bestehende Spielplätze - wo möglich - zu erweitern und - wo nötig - die pädagogische Wertigkeit zu erhöhen.

Nach der Dringlichkeit, die sich aus dem Grad der Unterversorgung mit Spielflächen ergibt, liegt Kirchheim an erster Stelle. Ausgehend von einem Bedarf von 11 m² Spielfläche pro Kind müssen nach der reinen Zahlenarithmetik in Kirchheim etwa 3,4 ha brutto an weiteren Spielflächen geschaffen werden. Bei Zugrundelegung der einfachsten Ausstattung und der Beispielbarkeit von Erschließungs- und Pflanzflächen belaufen sich die Kosten auf ca. 3,5 Millionen DM. Daraus wird ersichtlich, daß eine volle Umsetzung ausschließlich über neue Spielplätze ausscheidet. Wichtig ist die Wiedergewinnung von Natur- und Straßenräumen als Spielareale. Nicht alles muß durchgestaltet sein. Auch bei einer teilweisen Realisierung kann unter Berücksichti-

gung der sehr angespannten Finanzsituation der Stadt Heidelberg diese Umsetzung nur in einem mehrjährigen Stufenplan erfolgen.

In den letzten beiden Jahren konnten nachfolgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Der Spielplatz am Cuzaring wurde durch die Neugestaltung der Spielfläche und Aufenthaltsbereiche gemeinsam mit Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen aufgewertet. Zum Schutz vor Immissionen wurde der Lärmschutzwall mit einem Lärmschutztor geschlossen.
- Gestaltung einer Spielfläche auf dem Grundstück der Blumhardtgemeinde (vgl. Kapitel 9.2.2).
- Verbesserung des Spielplatzes Danziger Straße (Durchgang im Schulgelände, Belagsarbeiten, Basketballanlage).

Kurzfristige Maßnahmen für 1998/99:

- Aufwertung der Außenanlagen des Schulhofes der Geschwister-Scholl-Schule



Spielplatz am Cuzaring



Blockhütte beim Spielplatz Cuzaring

- Außenanlagen der Kindertagesstätte He-genichstraße
- Anlage einer sozialen Bewegungsfläche im Neubaugebiet Am Dorf
- Spielmöglichkeiten in der Grünanlage am Freiheitsplatz
- Umgestaltung der Grünanlage (Flst. Nr. 44796) nahe der Straße "Eichgärtlein" innerhalb des Fußwegenetzes

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

- Weiterer Ausbau des Schulhofes der Geschwister-Scholl-Schule
- Bewegungsfläche Rudolf-Harbig-Weg

9.4 Schulen

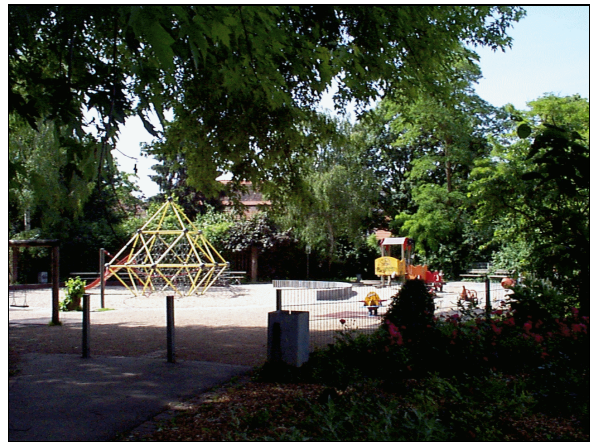
Zusätzliche Schule notwendig

Durch die Bevölkerungszunahme hat sich die Raumsituation besonders im Grundschulbereich zugespitzt. Durch die erwartete Einwohnerentwicklung wird sich diese noch verschärfen. Besonders hoch ist der Raumbedarf an der Kurpfalzschule (Grundschule). Dort mußten bereits nahezu alle vorhandenen Gruppen- und Mehrzweckräume in Klassenzimmer umgewandelt werden. Die derzeitigen Geburtenzahlen bewegen sich derart knapp am Klassenteiler, daß schon bei einer geringen Zunahme der Schülerzahl aus Raumangel keine weiteren Klassen mehr gebildet werden können. Als wenig praktikable Lösung bietet sich lediglich eine aufwendige Überbauung vorhandener Pavillons oder ein Ausbau im Dachgeschoß an.

Ähnliche, aber nicht ganz so drängende Raumprobleme hat die Geschwister-Scholl-



Kurpfalzschule: Aufwertung der Außenanlage



Spielplatz am Freiheitsplatz

Schule. Zwar besteht derzeit kein akuter Raumangel, jedoch sind alle verfügbaren Räume durch die Schule genutzt. Reserven sind nicht vorhanden, da sich auf dem gleichen Schulgelände auch noch die Robert-Koch-Schule befindet, die sich z. B. den Küchen- und Sportbereich mit der Geschwister-Scholl-Schule teilt. Auch die Robert-Koch-Schule hat keine Raumreserven mehr.

Eckpunkte der weiteren Planung

Das vom Gemeinderat am 18.06.1998 beschlossene Schulentwicklungskonzept "Schwerpunkt Stadtteile Kirchheim, Rohrbach und Realschulen" sowie der Aufstellungsbeschuß vom 01.10.1998 sehen vor:¹⁾

- Verlegung der Gregor-Mendel-Realschule vom Stadtteil Rohrbach in einen Neubau (Verbundschule) an den nördlichen Siedlungsrand von Kirchheim östlich des ADAC-Geländes. Die dort schon vorhandenen Sportanlagen und Stellplätze können mitbenutzt werden.
- Verlegung der Hauptschule im Stadtteil Kirchheim (Geschwister-Scholl-Schule) in den Neubau zusammen mit der Realschule.
- Einrichtung einer Ganztages-Grundschule in den freiwerdenden Räumen der Geschwister-Scholl-Schule unter Beibehaltung des Regelbetriebes.

1) vgl. DS 225/1998 vom 23.04.98: Schulentwicklungskonzept Schwerpunkte Stadtteile Rohrbach, Kirchheim und Realschulen, hier: Grundsatzbeschuß zum Bau einer weiterführenden Schule in Kirchheim und DS 394/1998 vom 31.08.1998: Bebauungsplan Kirchheim "Beiderseits des Kirchheimer Weges - Änderung weiterführende Schule", Aufstellungsbeschuß.



Geplanter Schulstandort östlich des ADAC-Geländes

Der zusätzliche Bedarf im Grundschulbereich, der sich durch die Neubaugebiete (Am Dorf, Im Bieth) in Kirchheim ergibt, soll durch eine eventuelle Erweiterung der Kurpfalzschule und freiwerdender Räume in der Geschwister-Scholl-Schule abgedeckt werden.

Koppelung von Ganztages- und Regelbetrieb

Durch die freiwerdenden Raumkapazitäten ist es möglich, in der Geschwister-Scholl-Schule eine Ganztages-Grundschule einzurichten. Mit dieser Erweiterung zu einem Ganztages und Regelbetrieb kann sowohl den geänderten gesellschaftlichen Verhältnissen als auch den besonderen sozialen Bedingungen in Kirchheim stärker entsprochen werden.

Auch bei dem Neubau der Haupt- und Realschule in Kirchheim sind die sozialen Bedingungen im Stadtteil und die besonderen Bedarfslagen der Jugendlichen zu berücksichtigen. In der neuen Schule soll es für die jungen Menschen, und hier insbesondere für die Hauptschüler, ausreichend Räume und Möglichkeiten für außerschulische Angebote geben. Die Schule sollte als eine für das Gemeinwesen offene, stadtteilorientierte Einrichtung konzipiert sein. Sowohl die Ergebnisse der Jugendhilfeplanung Kirchheim als auch der im Sommer 1997 durchgeführten Jugendbefragung haben gezeigt, daß ein solches Angebot für Jugendliche im Norden des Stadtteils Kirchheim dringend erforderlich ist.

Durch die beiden Gemeinderatsbeschlüsse (vom 18.06. und vom 1.10.1998) wurde die Verwaltung beauftragt, die bereits laufenden

Verhandlungen mit der Staatlichen Schulverwaltung weiterzuführen und die entsprechenden Planungen für eine neue Haupt- und Realschule - einschließlich der ÖPNV-Anbindung - auszuarbeiten. Mit einer Stellungnahme der zuständigen übergeordneten Behörden wird noch bis Ende 1998 gerechnet.

9.5 Ergebnisse der Workshops

Fußwegenetz

In Workshop I wurde gefordert, daß das bisher nur in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußwegenetz auch in Ost-West-Richtung auszudehnen ist. Wichtig sei vor allem, die neuen Baugebiete anzuschließen, um das Ortszentrum von überall her sicherer zu Fuß erreichen zu können. (Maßnahmenvorschlag: Arbeitsgruppe, die das bestehende Teilkonzept ergänzt und konkrete Maßnahmen ausarbeitet)

Kinder- und Jugendbeauftragte

Wichtig war den Workshopteilnehmerinnen und -teilnehmern eine/n ehrenamtlich arbeitende/n Kinder- und Jugendbeauftragte/n in Kirchheim einzusetzen. Diese/r soll Ansprechpartner/-in für Kinder und Jugendliche, aber auch deren Eltern, sein.

Spielflächen

Hier wurde insbesondere die Aufwertung der vorhandenen Spielflächen gefordert. Daneben sollten mehrere dezentrale unreglementierte Spielflächen bzw. Bewegungsräume (Wiesen, Bolzplätze) auch außerhalb der Bebauung entstehen. Sehr wichtig ist den Kirchheimerinnen und Kirchheimern die Schaffung einer sehr großen Spielfläche für alle Altersgruppen mit Elementen wie Wasser, Bodenmodellierung und vielfältigen Spielgeräten, z.B. integriert in einen Park im Norden oder im Süden Kirchheims. (Maßnahmenvorschlag: Ermittlung durch das Landschaftsamt, wo über die vorgesehenen Maßnahmen hinaus Handlungsbedarf besteht; große Spielfläche im Grünordnungsplan behandeln)

Schulen

In Workshop I wurde deutlich, daß die Grundschule im Ortszentrum in der Geschwister-Scholl-Schule verbleiben und zu einem Grundschulzentrum mit Regel- und Ganztagesbetrieb sowie Kernzeitbetreuung umstrukturiert werden sollte. Die Hauptschule soll in das neue Schulgebäude "Im Bieth" ausgelagert werden.

Mit Nachdruck wird der Bau einer weiterführenden Schule in Kirchheim gefordert. Als mögliche Standorte wurden das Neubaugebiet "Im Bieth" oder der Bereich Sportzentrum-Süd genannt.

10. Altwerden in Kirchheim

10.1 Altenhilfestruktur und Seniorenwohnen

Ende 1997 lebten in Kirchheim fast 2.400 Menschen über 65 Jahre, davon waren rund 1.050 über 75 Jahre alt. Der Anteil an älteren Menschen liegt mit 15,1 % knapp unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 15,7 %. Die Zahl der Menschen über 65 Jahre nimmt in Kirchheim in den nächsten Jahren leicht zu.

Ein großer Anteil der alten Menschen ist willens und in der Lage, selbstbestimmt und kompetent den dritten Lebensabschnitt zu gestalten. Dabei ist der Verbleib in der vertrauten Umgebung und die Beibehaltung der sozialen Bindung mitentscheidend. Ziel der Stadt ist es, eine eigenständige Lebensführung der älteren Menschen durch organisierte im unmittelbaren Lebensbereich vorgehaltene Angebote zu fördern und zu sichern.

Für ältere Menschen ist nicht nur das Angebot der Altenhilfestruktur im Stadtteil wichtig. Vor allem die Lage der Wohnung zu Einkaufsmöglichkeiten, wohnungsnahen Dienstleistungen, kulturellen Einrichtungen oder zum öffentlichen Verkehrsnetz etc. ist für die Lebensqualität von Bedeutung. Eine noch stärker am sich wandelnden Bedarf orientierte Bestands- und Neubaupolitik soll die Lebensbedingungen im Alter in Kirchheim weiter verbessern.

In diesem Sinne soll das Stadtteilzentrum von Kirchheim in der Schwetzingen Straße als wichtiger Versorgungsbereich gestärkt und aufgewertet werden. Positiv, gerade im Hinblick auf eine Öffnung der aktivierenden Altenhilfe nach Außen, wird sich die Mitbenutzung der auch für Ältere fußläufig gut zu erreichenden Räumlichkeiten des neuen Bürgerzentrums (nach Fertigstellung der Um- und Ausbaumaßnahmen) auswirken. Besonders Interesse besteht dabei an der zeitweiligen Nutzung des großen Saales. Daneben ist besonders eine fußläufig erreichbare Nahversorgung für den alltäglichen Grundbedarf in den Wohnquartieren nord-westlich von Kirchheim anzustreben.



Seniorenzentrum in der Alstater Straße

Überdurchschnittliches Angebot

Die Altenhilfestruktur in Kirchheim ist im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich weit entwickelt. Kirchheim wird auch nach 2000 an erster Stelle im Altenhilfestrukturangebot stehen. Vorrangige Zielsetzung der Altenarbeit ist, den hohen Standard (u.a. Seniorenzentrum, Mathilde-Vogt-Haus, kirchliche und private Angebote) zu erhalten und in Teilbereichen abzurunden (vgl. Abbildung 16).

Betreutes Wohnen

Gerade das Angebot an betreuten Wohnungen unterstützt die von den meisten älteren Menschen bevorzugte selbständige Lebensführung im Alter. Es gibt ihnen aber auf der anderen Seite das Gefühl der Sicherheit, in bestimmten Lebenssituationen oder in Notfällen Hilfe zu erhalten. Außerdem kann das Betreute Wohnen zum Verbleib in vertrauter Umgebung und zur Aufrechterhaltung von nachbarschaftlichen Beziehungen beitragen.

Die Nachfrage nach altengerechten, betreuten Wohnungen wird künftig steigen. Die Wohnungen müssen nicht immer in gesonderten Objekten konzentriert werden. Der Verein "Selbständig Wohnen" in Heidelberg schlägt vor, daß auch einzelne Wohnungen mit einem Betreuungsträger kooperieren können und so der Vorteil der kleinräumigen Versorgung im Stadtteil erhalten bleibt.¹⁾

1) Alter(n) in Heidelberg - 15 Fragen - 15 Antworten, Stadt Heidelberg, Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, Juli 1993, S. 132

Abbildung 17: Südansicht - Mathilde-Vogt-Haus - Umbau und Sanierung 1998/1999



Quelle: Freie Architekten Schmucker + Schmucker, Mannheim, 1998

In dem Neubaugebiet „Am Dorf“ entstehen bis Ende 1998 durch einen privaten Träger 28 „Service Wohnungen“ in einer überschaubaren Wohnanlage. Die Ein-, Zwei- und Dreizimmer-Eigentumswohnungen¹⁾ in Größen von 35 - 75 qm sind für ältere Menschen gedacht, die weitgehend selbständig wohnen möchten, jedoch ein Bedürfnis nach Sicherheit und nach den unterschiedlichen Betreuungsdiensten haben. Betreuungsträger ist das Mathilde-Vogt-Haus. Insbesondere dessen „Ambulante und Mobile Dienste“ gewährleistet, daß alle Dienste im Bedarfsfall rund um die Uhr zur Verfügung stehen.

Umbau Mathilde-Vogt-Haus: Mehr Pflegeplätze und Betreutes Wohnen

Das Mathilde-Vogt-Haus (Träger ist der DPWV) versucht mit seinen breit gefächerten Angeboten möglichst allen Bedürfnissen der Älteren entgegenzukommen. Schon heute ist es möglich im eigenen Wohnbereich völlig

autonom - so lange wie möglich - zu leben, gewisse oder auch alle Pflegeleistungen in Anspruch zu nehmen. Im Ausbau der Tagespflege war das Mathilde-Vogt-Haus an erster Stelle in Heidelberg. Die Tagespflege soll jedoch noch weiter ausgebaut werden.

Entsprechend dem bundesweit geänderten Konzept der Altenbetreuung und der veränderten Bedarfslage im Altenhilfessektor will auch das Mathilde-Vogt-Haus nur noch wenige Altenheimplätze anbieten. Verstärkt sollten Pflegeplätze und Seniorenwohnungen angeboten werden.

Zur Zeit verfügt das Mathilde-Vogt-Haus über 52 Pflegeplätze, 15 Tagespflegeplätze und 63 Plätze im Altenwohnheim.

Mit dem im Juli 1998 begonnenen Umbau wird die Anzahl der Pflegeplätze²⁾ des Mathilde-Vogt-Hauses auf 100 erweitert. Dem Mangel an Pflegeplätzen in Heidelberg kann damit entgegengewirkt werden. Vorgesehen ist, die vorhandenen Stationen von derzeit 12 bis 16 Plätzen auf 25 Plätze zu erweitern. Die überwiegend schwerstpflegebedürftigen Bewohnerinnen und Bewohner können sich auf den Pflegestationen frei und ungehemmt in überschaubaren Kleingruppen bewegen und aktiv am Geschehen in der Gruppe teilhaben. Alle Naßzellen werden zusätzlich mit einer



Mathilde-Vogt-Haus

1) die zum Teil auch frei angemietet werden können
2) zu Ungunsten der Altenwohnheimplätze

Dusche versehen. Überwiegend werden Einzelzimmer angeboten, was im Interesse der zumeist für lange Zeit verweilenden Pflegeheimbewohnerinnen und -bewohner ist.

Mit dem Umbau wird es dem Mathilde-Vogt-Haus mit seinem innovativen, ganzheitlichen Konzept, nun erstmals möglich, in den eigenen vier Wänden Plätze für "Betreutes Wohnen" anzubieten. Vorgesehen sind 18 Zwei-Zimmer-Appartements im Neubaustandard von 45 bis 65 qm. Ausstattungswünsche können derzeit noch berücksichtigt werden. Die voraussichtlich Mitte 1999 bezugsfertigen Wohnungen können gegen Mietvorauszahlung gemietet werden. Den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern im Betreuten Wohnen stehen alle Möglichkeiten und Serviceleistungen des Mathilde-Vogt-Hauses zur Verfügung.

Seit der Umbauphase werden die im Juli 1998 freigewordenen, in direkter Nachbarschaft zum Mathilde-Vogt Haus gelegenen Räumlichkeiten im ehemaligen Übergangwohnheim für Spätaussiedler im Hüttenbühl mit genutzt. Zur Zeit wohnen hier - in insgesamt zwei Häusern - 125 Seniorinnen und Senioren in Ein- und Zweibettzimmern. Es wurde bereits ein befestigter Verbindungsweg vom Mathilde-Vogt-Haus zu den beiden Hauseingängen Hüttenbühl Nr. 39 und Nr. 41 wie auch zu den dazugehörigen Parkplätzen geschaffen.

Für die gesamte Umbaumaßnahme stehen rund 13,5 Mio. DM zur Verfügung, darunter 40 % aus Landesmitteln und 20 % aus Mitteln der Stadt Heidelberg.

10.2 Ergebnisse der Workshops

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer forderten über die städtischen Maßnahmen hinaus, altengerechte Wohnungen verstärkt dezentral im Stadtteil vorzusehen. In der Konsequenz bedeutet dies die Schaffung von altengerechten Wohnungen sowohl im Bestand wie auch in den Neubaugebieten.

11. Umweltfreundliches Kirchheim

Umweltqualitätsziele

Die im Stadtentwicklungsplan¹⁾ genannten allgemeinen Umweltziele gelten auch für den Stadtteil Kirchheim.

Um die Lebensqualität in Kirchheim zu erhalten bzw. zu verbessern, soll der Stadtteil unter besonderer Berücksichtigung der stadtökologischen Belange weiterentwickelt werden. Der traditionelle Landschaftscharakter Kirchheims mit seinem Grüngürtel aus Kleinanbauflächen, Gärten und Streuobstwiesen in der Feldlage soll auch künftig erkennbar bleiben. Die Landwirtschaftsflächen sollen gesichert werden

11.1 Freiraum und Grünflächen

Die Freiraumqualität im Innen- und Außenbereich von Kirchheim soll erhalten bzw. verbessert werden. Die bestehenden Naherholungsbereiche im Außenbereich sind zu schützen und aufzuwerten, um das vorhandene innerörtliche Frei- und Grünflächendefizit auszugleichen. In den neuen Baugebieten ist eine angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen vorzusehen.

Die vor allem im Innenbereich als Ausgleich wichtigen öffentlichen Grünflächen gilt es zu sichern und zu pflegen. Im Rahmen der Möglichkeiten soll das öffentliche Grün im Straßenraum erweitert werden.

Der Siedlungsbereich soll durch Grünverbindungen stärker mit der Landschaft vernetzt werden, zum Beispiel mit Hilfe ergänzender Grünanpflanzungen im Straßenraum. Dies hat neben gestalterischen Effekten positive Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Freiflächenstrukturkonzept

Bei der Erarbeitung des Freiflächenstrukturkonzepts²⁾ liegt ein erhebliches Augenmerk auf der Grünordnung und -vernetzung innerhalb der bebauten Flächen und der Ord-



Freiheitsplatz am Seewiesenweg

nung der Naherholungsbereiche in der Feldlage.

Maßnahmenkonzept für Kirchheim

Der Bereich "Spinne" ist für Kirchheim ein öffentlicher Raum mit besonderer Schlüssel-funktion. Aufgrund der erheblichen funktio-nalen und gestalterischen Mängel, wird in der Neugestaltung des Festplatzes und der "Spinne" ein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen.

Das Freiflächenstrukturkonzept schlägt für den Landschaftsraum der Rheinebene die Entwicklung eines hierarchisierten, Stadtteil- und Gemeindegrenzen übergreifendes Wegekonzept vor. In Kirchheim soll der im Außenbereich vorhandene und auf den Siedlungsbereich zulaufenden Wegestern an den historischen Ortskern angebunden werden und auf den Bereich "Spinne" als zentraler Platz zulaufen.

Für den "Kirchheimer / Rohrbacher Ring" ist dringend die Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes erforderlich. Der um den Sied-

1) Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 - Leitlinien und Ziele, Schriften zur Stadtentwicklung, Heidelberg, Juli 1997.

2) Auftragnehmer: Projektgemeinschaft Conradi, Braum & Bockhorst (CBB) / Becker, Giseke, Mohren, Richard (BGMR) mit Unterstützung des Büros Institut für Umweltstudien (IUS). Am 24.11.1998 geht das Freiflächenstrukturkonzept gemeinsam mit dem Umweltplan in den Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Bauausschuß.

Abbildung 18: Freiflächenstrukturkonzept (Entwurf), Auszug Kirchheim, Stand: Oktober 1998



Quelle: Projektgemeinschaft Conradi, Braum & Bockhorst (CBB) / Becker, Giseke, Mohren, Richard (BGMR) mit Unterstützung des Büros Institut für Umweltstudien (IUS).

Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998

lungskörper Kirchheims verlaufende Ring mit seinem sogenannten Freiraumgemenge aus Schrebergärten, Streuobstwiesen, Kleingärten, landwirtschaftlichen Nutzflächen etc. soll erhalten und weiterentwickelt werden. Diesem Projekt wird aufgrund des Nutzungsdruckes auf den siedlungsnahen Landschaftsraum durch bauliche Nutzungen, Standorte der sozialen Infrastruktur und intensive Freizeitnutzungen eine sehr hohe Priorität zugeordnet. Schon heute zeichnen sich unerwünschte und konfliktreiche Entwicklungsprozesse ab.

In der Konsequenz wird das Baugebiet "Im Bieth" von den Gutachtern nicht mehr als künftiges Entwicklungspotential vorgeschlagen.

Das Konzept soll das Wegenetz für die Erholungsnutzung mit Anbindung an den Ort-

kern sowie die gestaltprägenden Landschaftselemente weiterentwickeln. Es sollen Vorschläge zur Einbindung und Entwicklung öffentlicher Nutzungen (Kleingärten, Sportflächen, geplanter Realschulstandort etc.) erarbeitet werden sowie Beurteilungsgrundlagen zur Beurteilung künftiger Nutzungsansprüche.

Für das Sportzentrum-Süd soll ein Konzept zur Neuordnung des Wege- und Erschließungssystems erarbeitet werden. Wichtig ist insbesondere die funktionale und gestalterische Einbindung der Sportanlagen in die Umgebung und das künftige Baugebiet "Am Harbigweg" sowie die Aufwertung des Gebiets für die allgemeine Erholungsnutzung, vor allem durch ein attraktives öffentliches Wegenetz. Spezifischer Handlungsbedarf besteht in der Organisation der verkehrlichen Erschließung und des ruhenden Verkehrs.



Naherholung im Süden Kirchheims

Als Projekt zur Straßen- und Wegegestaltung wird für Kirchheim die Gestaltung der Speyerer Straße / Ringstraße genannt. Damit verbunden ist die Formulierung des Stadteingangs im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahngeländes.

Ein Projekt der integrierten Stadt- und Freiraumentwicklung wird im Bereich des Bahngeländes und der Freiflächen nördlich der Speyerer Straße (Pfaffengrund-Ost) vorgeschlagen. Über einen Ideenwettbewerb für den gesamten Bereich soll ein zusammenhängendes Nutzungskonzept mit Stadtpark und ein städtebauliches und freiraumplanerisches Leitbild erstellt werden.

Ein weiteres Maßnahmenprojekt sind Konzepte zum Landschaftsaufbau und zur Biotopvernetzung in der Agrarflur. Hierbei geht es einerseits um die Konkretisierung und schrittweise Umsetzung des Konzept zur Biotopvernetzung.

Dazu sollen vertiefend landschaftspflegerische Prinzipien entwickelt werden (z. B. Raumbildung durch Baumreihen, Gehölz-



Ansprechender Ortsrand südlich des Gewinn Sees

gruppen und Einzelbäume, Berücksichtigung von Blickbeziehungen, Auswahl von standortgerechter Bepflanzung auch unter gestalterischen Aspekten).

Im Bereich der historischen Gehöfte und Aussiedlerhöfe (wie Pleikartsförster Hof, Kurpfalz Hof) sollen durch Gestaltung der Siedlungsränder wie Pflege und Neuanlage von Gärten und (Obst-) Baumbeständen strukturierte Übergänge in die Landschaft geschaffen werden.

Der Siedlungsrand von Patrick-Henry-Village soll landschaftsgestalterisch aufgewertet werden. Als Ausgleichsmaßnahme für die geplante Bebauung soll ein Bepflanzungskonzept für die gesamte Siedlungsinsel entwickelt werden.

Umweltplan

Der Umweltplan¹⁾ macht Aussagen zu den abiotischen Umweltmedien Boden, Wasser, Klima und Luft. Er faßt im wesentlichen bereits bestehende Gutachten zusammen und stellt sie in einem Gesamtwerk dar. Er beschreibt den Ist-Zustand, zeigt aber auch auf, wo negative Einflüsse auf die Umweltmedien bestehen. In einem Leitbild definiert er Ziele zum Schutz und zur Entwicklung der Umweltmedien sowie zur Vermeidung negativer Wirkungen auf die Siedlungsflächen.

Darüber hinaus bewertet er die potentiellen Siedlungserweiterungsflächen (Kirchheim-Süd, Im Bieth, Kirchheim-Nord und Pfaffengrund-Eppelheimer Straße, Gäulsschlag, Patrick-Henry-Village) und macht für besonders wichtige Bereiche Vorschläge für konkrete Maßnahmen zum Erhalt sowie zur Verbesserung der Umweltsituation (Grüngürtel Kirchheim, Pfaffengrund-Ost).

Kleingärten

Die vier in Kirchheim bestehenden Dauerkleingartenanlagen Speyerer Straße, Im See,

1) Umweltplan Stadt Heidelberg, "Planungsgruppe 4", Umweltplanung für Kommune und Region GmbH Berlin, i.A. der Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung, Oktober 1998. Am 24.11.1998 wird der Umweltplan erstmals dem Stadtentwicklungs-, dem Umwelt- u. dem Bauausschuß vorgestellt. Erst danach können explizite Aussagen zu einem Stadtteil gemacht werden.

Sandhäuser Weg und Stettiner Straße haben insgesamt 341 Parzellen. Nach dem neuen Kleingartenentwicklungskonzept besteht für Kirchheim rein rechnerisch ein zusätzlicher Bedarf von weiteren 69 Kleingärten¹⁾. Langfristig sind Anlagen in der Erweiterung Stettiner Straße und Im Bieth vorgesehen. Die geplante Anlage Im Bieth ist als Kleingartenpark angedacht und soll - für die Allgemeinheit zugänglich - der Naherholung dienen.

Die Schadstoffbelastung der Kleingarten-Anlage "Speyerer Straße" ist nach neueren Messungen nicht so hoch, daß eine Schließung der Anlage notwendig wäre. Von einer Erweiterung ist jedoch abzusehen. Bei eventuellen Veränderungen in der Kleingartensituation könnte für kurzfristig zu realisierende Maßnahmen eine Fläche nördlich und südlich des Stückerweges, auf Höhe des Pumpwerkes, bereitgestellt werden. Dieses Gebiet liegt allerdings nicht wohnungsnah und kann mit dem ÖPNV nicht erreicht werden.

Das Kleingartenentwicklungskonzept sieht weiterhin vor, in regelmäßigen Gesprächen zwischen Stadtverwaltung und dem Bezirksverband der Gartenfreunde die Bedarfslage zu überprüfen und die erforderlichen Maßnahmen abzusprechen.

Friedhof

Langfristig ist eine Erweiterung des Kirchheimer Friedhofs um 3 ha nach Westen geplant (vgl. Abbildung 19). An der Ostgrenze des bestehenden Friedhofs ist ein jüdisches Grabfeld geplant.

11.2 Schutz von Natur und Landschaft

Biotopvernetzung

Dem fortschreitenden Artenschwund von Flora und Fauna auf der Gemarkung Kirchheim, der überwiegend durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung ausgelöst wurde, soll entgegengewirkt werden. Die im Biotopvernetzungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollen das Angebot an Lebensräumen erhöhen und die Landschaft kleinräumig gliedern. Darüber hinaus soll durch stadtteilübergreifende Vernetzungen eine Verbindung der Feldflächen in der Ebene mit den Gärten,



Kleingartenanlage „Gewann See“ im Süden Kirchheims

Streuobstbeständen und Weinbergen der Berghänge hergestellt werden.

Die Biotopvernetzung besteht aus Schwerpunktbereichen und Schwerpunktlinien. **Schwerpunktbereiche** sind Gebiete, die bereits jetzt schon eine hohe ökologische Wertigkeit besitzen. Sie zeichnen sich durch das Vorkommen gefährdeter oder seltener Arten, durch typische Vegetationsformen, durch besonderen Artenreichtum oder zahlreiche landschaftsprägende Elemente aus. Die hier zu findenden wertvollen Biotope sind zu erhalten oder sollen entsprechend der Notwendigkeit ergänzt werden. Ein Hauptaugenmerk wird darauf gelegt, die durch Umnutzung verlorengegangenen Biotope wieder neu anzulegen.

Im Bereich der **Schwerpunktlinien** soll ein dichter Bestand an Biotopen - bevorzugt Gehölze und extensive Grünflächen - entstehen. Der Verlauf der Schwerpunktlinien orientiert sich an der Lage der bereits bestehenden Biotopflächen, deren Isolation dadurch aufgehoben wird. Darüber hinaus werden die Schwerpunktbereiche an das Vernetzungssystem angeschlossen (vgl. hierzu Abb. 19).

Das Biotopvernetzungskonzept der Stadt Heidelberg sieht vor, ca. 6 % der Kirchheimer

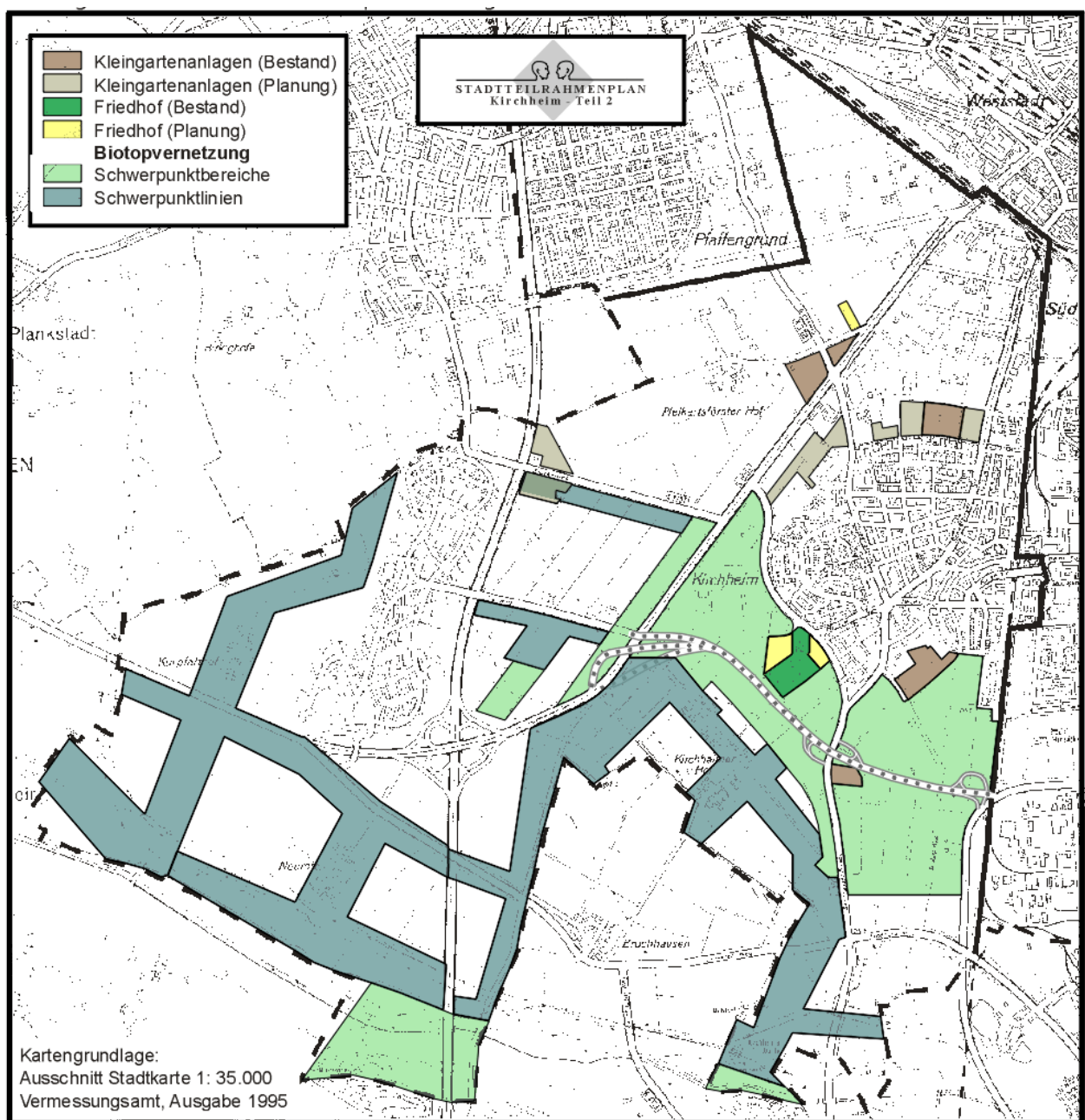
1) Laut Kleingartenentwicklungskonzept der Stadt Heidelberg, (Beschlüßvorlage DS 658-96 vom 10.10.1996) wird (in Anlage 4) gesamtstädtisch ein Bedarf von 1.000 Kleingärten ausgewiesen. Davon sind 620 im Bereich Süd (= Kirchheim, Rohrbach, Boxberg, Emmertsgrund, Südstadt, Altstadt, Bergheim, Weststadt) vorzuhalten. Darunter wird Kirchheim einen großen Anteil - d.h. über den eigenen Bedarf von 69 hinaus - stellen.

Feldflur mit neuen Biotopen und landschaftsgestaltenden Elementen zu versehen. Dies entspricht bei etwa 825 ha Planungsfläche ungefähr 50 ha. Die Umsetzung kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Kirchheimer Landwirten erfolgen. Die Realisierung - mit den ersten Maßnahmen wurde bereits begonnen - wird in mehreren Stufen bis zum Jahr 2005 angestrebt. Für Maßnahmen, die im Rahmen der Biotopvernetzung durchgeführt werden, erhalten die Landwirte eine Entschädigungszahlung für die Bereitstellung

von Flächen, Minderertrag oder Pflegearbeiten.

Auch im Westen Kirchheims sollen in Zusammenarbeit mit den landwirtschaftlichen Betrieben, durch Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern und die Schaffung unterschiedlicher Vernetzungselemente wieder Freiraumstrukturen und -qualitäten entstehen.

Abbildung 19: Freiflächen und Biotopvernetzung Kirchheim



Quelle: Amt für Umweltschutz und Gesundheitsförderung, Landschaftsamt, Stadtplanungsamt
Grafik: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Oktober 1998



Landwirtschaftlich geprägter Bereich im Süden Kirchheims



Gewann Seegrund mit Blick auf Kirchheim

Der landschaftsprägende und ökologisch wertvolle Grüngürtel im Süden Kirchheims soll im laufenden Flurbereinungsverfahren der B 535 erhalten und ausgebaut werden. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Biotopvernetzung.

Wertvolle Grünbereiche und Streuobstwiesen

Im siedlungsnahen Bereich der Kirchheimer Flur sind fast ein Drittel der Flächen durch Streuobstbestände, Gärten und naturnahe Flächen geprägt. Obstbäume, extensiv bewirtschaftete Gärten, Heckenstrukturen, Wiesen und kleine Brachflächen beherbergen eine Vielzahl von Vogelarten und Insekten. Neben seiner ökologischen Bedeutung besitzt dieses Gebiet eine hohe Attraktivität für die Naherholung.

1) Die Marktstudie wurde von der Stadt Heidelberg beim Bioland Landesverband Baden-Württemberg in Auftrag gegeben.

Der langfristige Erhalt derartiger Flächen und Nutzungsformen sollte zur Bewahrung des Landschaftscharakters angestrebt werden. Weitere extensiv genutzte Flächen mit Hecken und Baumreihen in Kombination mit Wiesen sollen im Rahmen der Biotopvernetzung neu entstehen. Die angedachten Maßnahmen haben einen Flächenbedarf von vier bis fünf Hektar. Damit können die negativen Auswirkungen der im Bau befindlichen Bundesstraße B 535 etwas gemildert werden. Mit der Umsetzung der ersten Maßnahmen wurde 1995 begonnen.

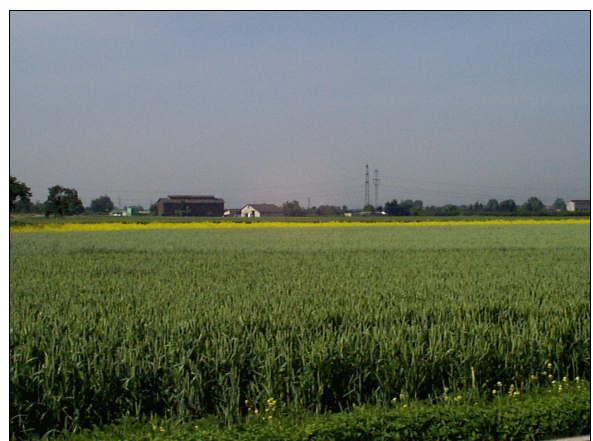
11.3 Landwirtschaft

In Kirchheim liegt ein Schwerpunkt der landwirtschaftlichen Nutzung innerhalb Heidelbergs. Um das langfristige Ziel der Stadt, Umstellung vom konventionellen auf ökologischen Anbau zu erreichen, müssen die landwirtschaftlichen Anbauflächen dauerhaft gesichert werden. Über die genannten Entwicklungen hinaus sollen keine weiteren Flächen mehr für Siedlungszwecke in Anspruch genommen werden.

Förderung des ökologischen Anbaus

Auf der Basis der Marktstudie "Nachfrage nach ökologisch erzeugten Produkten in Kantinen und Restaurants Heidelbergs"¹⁾ wurde zur Förderung der ökologischen Landwirtschaft ein Konzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen erarbeitet. Das Konzept verfolgt das Ziel, über eine Vermarktungsförderung die Umstellung auf den ökologischen Anbau anzuregen.

Mit der Umsetzung der ersten Maßnahmen wurde bereits 1995 begonnen:



Landwirtschaftliche Flächen um den Pleikartsförsterhof



Intensive landwirtschaftliche Nutzung im Westen Kirchheims

- Informationsveranstaltungen, Seminare für Landwirte;
- Regionale Vermarktung;
- Mittagessen in Kindertagesstätten und Schulen;
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit;
- Absatzförderung im Bereich der Gemeinschaftsverpflegung, Vermittlung zwischen Angebots- und Nachfrageseite.

11.4 Klima

Die klimaökologische Analyse im Stadtgebiet Heidelberg¹⁾ zeigt für Kirchheim die Zusammenhänge zwischen klimaökologischen Wirkungs- und Ausgleichsräumen auf.

Ein **klimaökologischer Wirkungsraum (W)**²⁾ ist ein bebautes oder zur Bebauung vorgesehenes Gebiet, dem ein oder mehrere Ausgleichsräume zugeordnet sind. Im Wirkungsräume führen die in den Ausgleichsräumen erzeugten klimaökologischen Leistungen zum Abbau von klima- und lufthygienischen Belastungen.

Ein **klimaökologischer Ausgleichsraum (A)**³⁾ ist ein Freiraum, der einem benachbarten, bebauten Gebiet, das zur Belastung neigt (Wirkungsraum), zugeordnet ist. Der Ausgleichsraum baut klima- und lufthygienische Belastungen aufgrund seiner Lagebeziehung und der zwischen beiden Räumen stattfindenden

Luftaustauschprozesse ab oder läßt sie nicht aufkommen.

Die klimatisch wichtigen Freiräume in Kirchheim sind zu erhalten (vgl. Abbildung 20). Sie haben über den Stadtteil hinaus klimaverbessernde Wirkung. Kirchheim liegt in einer süd-östlichen Regionalströmung, die für die Durchlüftung des Stadtzentrums von Heidelberg relevant ist.

Das Kleinklima im Siedlungsbereich von Kirchheim ist zu verbessern. Innerhalb der dichten Ortskernbebauung von Kirchheim sollen vor allem die Blockinnenbereiche ausreichend begrünt werden, um tagsüber überhöhte Temperaturbelastungen abbauen zu können. Darüber hinaus tragen grünordnerische Maßnahmen zur Aufwertung des direkten Wohnumfeldes bei. Hier können vor allem private Initiativen sehr viel zur Verbesserung beitragen (Innenhof-, Fassadenbegrünung etc.).

Aufgrund der Empfehlungen der klimaökologischen Analyse müssen folgende Freiräume von Bebauung freigehalten werden:

- Der nördliche Freibereich zwischen dem Siedlungsrand von Kirchheim und der Kaserne der amerikanischen Streitkräfte (Patton Barracks). Dieser Bereich ist in seiner klimatischen (Frischluftbildung, Pufferzone zwischen Kirchheim und Stadtzentrum) und bioökologischen Bedeutung zu erhalten;
- Der gesamte Freiraum westlich der Speyerer Straße bis zur A 5 und Pfaffengrund. Er ist für das Klimageschehen des südwestlichen



Klimatischer Ausgleichsraum im Norden Kirchheims

1) Dr. Seitz - Ökoplana: Klimaökologische Analyse im Stadtgebiet Heidelberg unter besonderer Berücksichtigung des Strömungsgeschehens, 1993

2) vgl. ebda, S. 91

3) vgl. ebda, S. 91

chen Stadtgebiets und der Stadtteile Kirchheim und Pfaffengrund von hoher Bedeutung. Bauliche Erweiterungen um den Pleikartsförster Hof sollen ebenfalls nicht vorgenommen werden;

- Der Bereich nördlich des Baumschulen- und östlich des Diebswegs (Pfaffengrund-Ost)¹⁾ als wertvolles Kaltluftentstehungsgebiet;

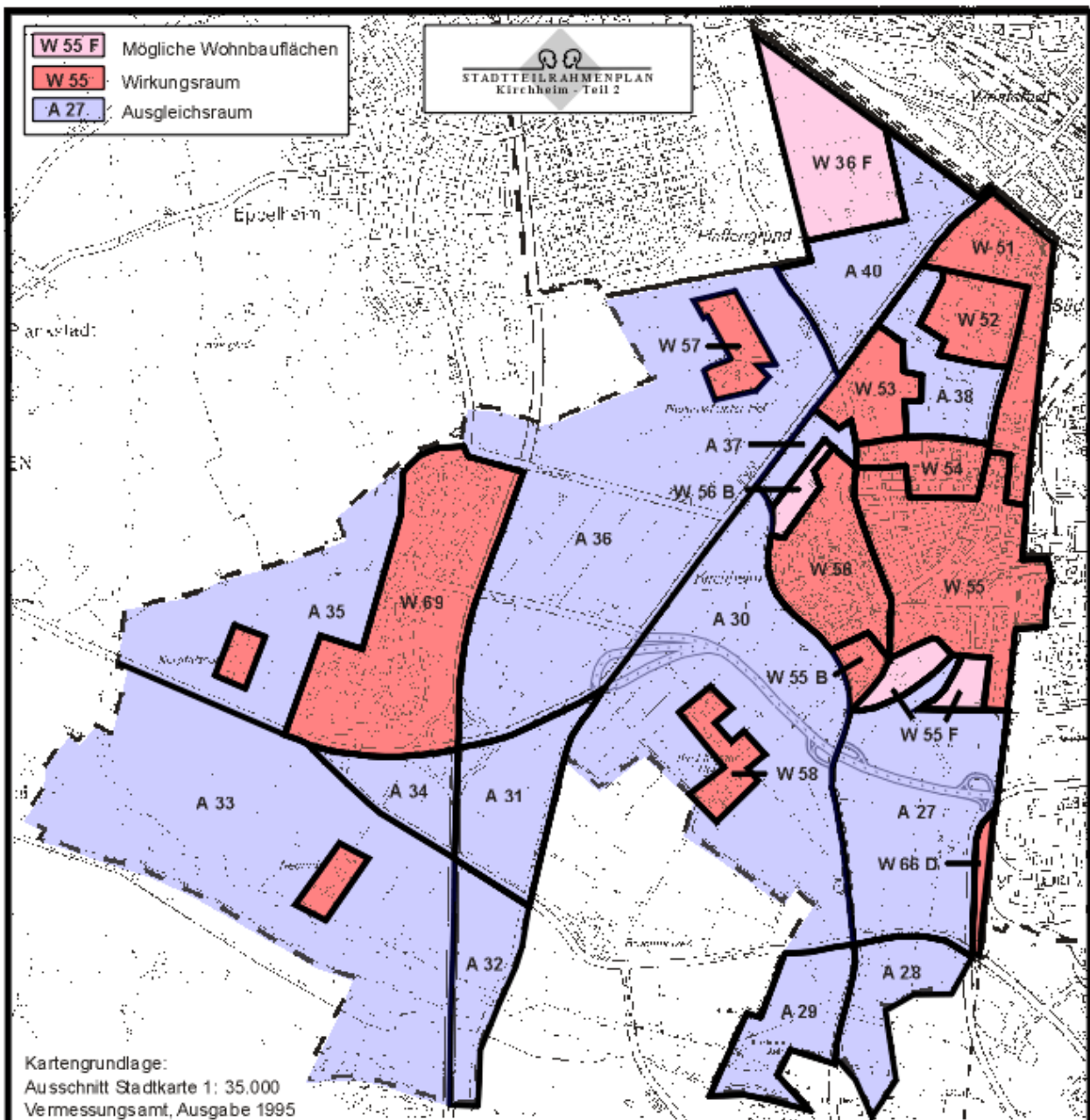
- Die südlich an die dichte Ortskernbebauung von Kirchheim angrenzenden klimaökologischen Ausgleichsräume.

11.5 Emissionen, Immissionen, Lärm

Die Belastungen in Kirchheim durch Luftschadstoffe wie Stickoxide, Benzol, Ozon, Dieselruß, Kohlenmonoxid, die heute zu einem großen Anteil (65 %) vom Straßenverkehr verursacht werden, sollen im Rahmen der Möglichkeiten reduziert werden. Im Maßnahmenplan zum Luftreinhalteplan

1) Die gängige Bezeichnung dieser Zone als "Pfaffengrund-Ost" ist insofern irreführend als sie auf Kirchheimer Gemarkung liegt.

Abbildung 20: Klimatische Wirkungs- und Ausgleichsräume Kirchheim



Großraum Mannheim/Heidelberg sind Luftqualitätsziele für die oben genannten Schadstoffe definiert, die bis zum Jahr 2000 gesamtstädtisch erreicht bzw. unterschritten werden sollen.

Maßnahmen, die notwendig sind, um eine Verringerung zu erreichen, werden außerdem in den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan, den Umweltgutachten des IFEU-Instituts, den Arbeiten des Verkehrsforums und den Maßnahmenvorschlägen des Verkehrsentwicklungsplans aufgeführt (vgl. dazu auch Kapitel 7).

Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen

Lärm ist heute einer der größten Belastungsfaktoren unserer Umwelt. Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm reichen von Schlafstörungen und Kopfschmerzen bis zu Herz-Kreislauf-Problemen und Abnahme der geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit. Umfragen ergaben, daß sich in Deutschland mehr als die Hälfte der Bevölkerung häufig oder dauernd durch Lärm belästigt fühlt. Als störend werden vor allem Straßen- und Flugverkehrslärm empfunden.

Für Heidelberg wurde ein Schallimmissionsplan¹⁾ erstellt, in dem der Lärm getrennt nach den Lärmquellen (Straßen- und Schienenverkehr, Schifffahrt, Gewerbe und Freizeit) für den Zeitraum Tag und Nacht dargestellt wird.

Insgesamt ist in Heidelberg die Belastung durch den Verkehr besonders auffällig. Tagsüber sind 37 %, nachts 42 % der Bevölkerung durch Verkehrslärm belästigt. In Kirchheim sind es tagsüber 35 % und nachts 40% der Bevölkerung. Damit liegt der Stadtteil Kirchheim in der Rangfolge der Stadtteile, die nachts durch Grenzwertüberschreitungen des Straßenverkehrs betroffen sind, an 9. Position.

Neben der Darstellung der Ist-Situation hat der Gutachter Lärmkennziffern ermittelt. Die Lärmkennziffer berücksichtigt zusammen mit der Grenz- bzw. Richtwertüberschreitung die Anzahl der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner und bietet eine zusätzliche Infor-

mation für eine effiziente Lärminderungsplanung. Die höchsten Lärmkennziffern des Straßenverkehrs wurden in den Stadtteilen Bergheim, Weststadt und Rohrbach ermittelt.

In Kirchheim sind insbesondere die Anwohner im Bereich der Kirchheimer Spinne und entlang der Schwetzingen Straße betroffen.

Im Bereich der Verkehrsplanung wurden in Heidelberg bereits zahlreiche Maßnahmen durchgeführt oder angeregt, die zu einer Lärmvermeidung, -verlagerung oder zu einer Pegelminderung führen, wie z. B. Förderung des ÖPNV, Citylogistik oder Geschwindigkeitsreduzierung.

Der Schallimmissionsplan belegt jedoch auch, daß weitere effektive Maßnahmen zur Lärmbekämpfung nötig sind. Mit Hilfe des Plans können geplante Maßnahmen sofort bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Lärmsituation bewertet werden.

11.6 Boden, Altlasten, Grundwasser

Die Erhaltung des Bodens als Naturkörper und Lebensgrundlage für Menschen und Tiere in seiner Funktion sowie der Schutz vor Belastungen ist nicht nur eine kirchheimspezifische Aufgabe. Allerdings bildet Kirchheim aufgrund seines hohen Anteils an landwirtschaftlich und kleingärtnerisch genutzten Flächen einen Schwerpunkt bei den Bemühungen, die Bodenbelastungen zu reduzieren.

Derzeit laufen folgende Maßnahmen zum Schutz des Bodens:

- Düngeberatung in Kleingärten: Mit der seit 1989 betriebenen Düngeberatung sollen erhöhte Nitratmengen im Boden vermieden bzw. sukzessive reduziert werden. Die Düngeberatung wird zur Zeit in Eigenregie des Bezirksverbandes der Gartenfreunde fortgesetzt und weiterentwickelt. Die Stadt Heidelberg hat dies finanziell unterstützt.

1) Stadt Heidelberg (Hrsg.): Schallimmissionsplan Heidelberg. Schallimmissionen und Lärmbelastungen in Heidelberg 1998. Bearbeitung: Geographisches Institut der Universität Heidelberg, Heidelberg 1998

- Förderung der ökologischen Landwirtschaft (vgl. dazu Kapitel 11.3).

Bereits eingetretene Belastungen des Bodens (Altlasten) sollen beseitigt werden. Im Rahmen der flächendeckenden Erhebung in Heidelberg wurden in Kirchheim insgesamt 160 altlastenverdächtige Flächen ermittelt. Darunter wurden 58 Flächen als bedenklich eingestuft. Die fünf Flächen, die in die Kategorie "sehr bedenklich" fielen, werden in einem weiteren Schritt detaillierter untersucht. Nach dem Vorliegen der genauen Belastungskomponenten werden sie bei Bedarf saniert.

11.7 Energie

Zum besseren Schutz vor Immissionen, als Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung und zum Klimaschutz, ist in Kirchheim der Einsatz ökologisch verträglicher Energien voranzutreiben. So können im Bereich der Raumwärme (Wohn- und Geschäftsräume) bei Altbauten ca. 70 bis 90 % des Heizenergiebedarfs eingespart werden. Die Stadt Heidelberg hat deshalb in den letzten Jahren umfangreiche energetische Sanierungen in den Kirchheimer Schulen durchgeführt.

Niedrigenergiehaus-Wohnanlage im Neubaugebiet "Am Dorf"

Die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz (GGH) errichtete mit Unterstützung der Stadt Heidelberg im Neubaugebiet "Am Dorf" eine Niedrigenergiehaus-Wohnanlage im sozialen Wohnungsbau mit 68 Wohnungen. Der Heizenergieverbrauch beträgt gegenüber der bisher üblichen Bauweise die Hälfte. Der spezifische Heizwärmebedarf liegt bei 47 kWh je qm und Jahr. Die Wohnanlage demonstriert, daß energiesparendes Bauen kostengünstig und mit hoher Wohnqualität möglich ist.

11.8 Abfallwirtschaft

Vorrangiges Ziel der Abfallwirtschaft ist die Abfallvermeidung. Diese wird insbesondere durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Die Verwertung der Abfälle hat Vor-

rang vor der Beseitigung. Über ein Erfassungssystem, das die Verwertbarkeit der Wertstoffe berücksichtigt, wird eine saubere Trennung der Altstoffe ermöglicht.

Im Bereich der Abfallwirtschaft sind in Kirchheim folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Deponie Feilheck wird mit einem aufwendigen System an der Oberfläche abgedichtet. Dies wird den Eintrag des Niederschlagswassers minimieren, so daß kurz- bis mittelfristig kein Sickerwasser mehr das Grundwasser verunreinigen kann. Desgleichen werden die von der Deponie ausgehenden Gasemissionen gefaßt und unschädlich beseitigt.
- Der Recyclinghof am Oftersheimer Weg wurde ohne weitere Flächenausdehnung zwischenzeitlich zu einem modernen Recyclingcenter ausgebaut.
- Eine Erweiterung des bestehenden Zwischenlagers für Problemstoff aus Haushaltungen um 1.000 t/Jahr innerhalb des Recyclingcenters ist derzeit nicht erforderlich.

11.9 Ergebnisse der Workshops

Ein besonders hoch bewertetes Anliegen der Kirchheimerinnen und Kirchheimer war im Hinblick auf die bereits eingeleitete Siedlungserweiterung die Einschränkung des weiteren Landschaftsverbrauchs. Auf das gegenwärtig zwar nicht zur Verfügung stehende, jedoch potentiell nutzbare Konversionspotential militärisch genutzter Flächen¹⁾ in Kirchheim wurde verwiesen. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen und die Freiflächen um Kirchheim sollen erhalten werden. Eine stärkere Binnenentwicklung wurde unter Berücksichtigung der ökologischen Belange angeregt. Die Zielsetzung der Flächensicherung wurde nach dem Kulturzentrum genauso hoch wie die Verwirklichung und Ergänzung des Fußwegenetzes Kirchheim bewertet.

Die Naherholung in Kirchheim soll gestärkt werden. In diesem Zusammenhang wurde ein "Freizeitpark" mit großer Freispielfläche im

1) Unter "Konversion" versteht man die Umwidmung ehemals militärisch genutzter Flächen in zivile Nutzungen.

nördlichen Freiraum Kirchheims vorgeschlagen. Im Süden Kirchheims im Bereich des Alt-neckararms könnten sich die Bürgerinnen und Bürger eine Park- und (Seen-) Feuchtbiotoplandschaft unter Einbeziehung der vorhandenen Vegetations- und Nutzungsstrukturen vorstellen.

Wichtig war den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Erhaltung des Grüngürtels um Kirchheim bzw. die Ergänzung und Neuschaffung in Bereichen, in denen er durch die geplanten Siedlungserweiterungen verloren geht.

Gefordert wurde eine ökologische Rahmenplanung, die alle Belange des unbebauten Bereichs zur Freiraumsicherung einbeziehen soll. Die Umsetzung des Konzepts zur Biotopvernetzung wurde in diesem Zusammenhang als wichtige Maßnahme bewertet.

Einen breiten Raum nahm auch die stärkere Durchgrünung der Stadtteilinnenbereiche durch Fassaden- und Dachbegrünungen sowie durch die Schaffung kleiner grüner "Oasen" ein. In den vielfältigen Umsetzungsvorschlägen wurde die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zur Eigeninitiative deutlich. So wurde neben städtischen Förderprogrammen unter anderem vorgeschlagen:

- die Durchführung von Spendenaktionen
- ein Wettbewerb als Anreiz mit öffentlicher Auszeichnung
- Pflegepatenschaften
- großzügige Genehmigung von Eigeninitiativen
- verstärkte Beratung durch Fachleute.

Anhang

Kirchheim auf einen Blick 1997

Erhebungsmerkmal	Kirchheim-Mitte	Kirchheim-Nord	Kirchheim-West	Am Kirchheimer Weg	Kirchh.-Flur und Patrick-Henry-Village	Kirchheim	Heidelberg
	007 1	007 2	007 3	007 5	007 4 u. 007 6	00 7	
Fläche (in ha)							
Gesamtfläche	116,5	31,9	71,5	110,8	1300,8	1631,5	10883,4
Bebaute Fläche	76,1	31,9	58,2	72,1	100,6	338,9	2766,2
<i>in % der Gesamtfläche</i>	65,3	100,0	81,4	65,1	7,7	20,8	25,4

Quelle: SICAD-Auswertung, Amt 62; 1996

Einwohner							
Wohnberechtigte Personen 1)	7314	2834	4771	1289	681	16889	147456
Wohnbevölkerung insgesamt	6825	2637	4578	1198	457	15695	132659
Männlich	3254	1198	2131	597	215	7395	62008
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	47,7	45,4	46,5	49,8	47,0	47,1	46,7
Weiblich	3571	1439	2447	601	242	8300	70651
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	52,3	54,6	53,5	50,2	53,0	52,9	53,3
darunter:							
Frauen von 15 bis 45 Jahren	1706	607	1162	295	116	3886	34110
<i>in % der Frauen</i>	47,8	42,2	47,5	49,1	47,9	46,8	48,3
Deutsche insgesamt	5638	2355	4125	898	395	13411	112806
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	82,6	89,3	90,1	75,0	86,4	85,4	85,0
Ausländer insgesamt	1187	282	453	300	62	2284	19853
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	17,4	10,7	9,9	25,0	13,6	14,6	15,0
darunter EU - Ausländer	190	47	81	42	22	382	5231
<i>in % der Ausländer</i>	16,0	16,7	17,9	14,0	35,5	16,7	26,3
darunter aus ehemaligen Anwerbeländern	803	153	240	140	19	1355	8703
<i>in % der Ausländer</i>	67,6	54,3	53,0	46,7	30,6	59,3	43,8
Einwohner je ha Gesamtfläche	58,6	82,7	64,0	10,8	0,4	9,6	12,2
Einwohner je ha bebauter Fläche	89,7	82,7	78,7	16,6	4,5	46,3	48,0

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997 1) Wohnberechtigte Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz.

EU - Ausländer = Belgien, Dänemark, Griechenland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Österreich,

Niederlande, Portugal, Schweden u. Spanien. Ausländer aus ehemaligen Anwerbel. = Griechenland, Italien, ehem. Jugoslawien, Portugal, Spanien u. Türkei.

Altersstruktur							
unter 3 Jahre	190	72	150	29	23	464	3529
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	2,8	2,7	3,3	2,4	5,0	3,0	2,7
3 - 5 Jahre	191	70	172	54	25	512	3501
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	2,8	2,7	3,8	4,5	5,5	3,3	2,6
6 - 9 Jahre	259	89	229	69	32	678	4611
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	3,8	3,4	5,0	5,8	7,0	4,3	3,5
10 - 17 Jahre	413	142	479	152	48	1234	8520
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	6,1	5,4	10,5	12,7	10,5	7,9	6,4
18 - 29 Jahre	1425	406	737	239	65	2872	27365
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	20,9	15,4	16,1	19,9	14,2	18,3	20,6
30 - 44 Jahre	1695	690	1243	295	126	4049	33876
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	24,8	26,2	27,2	24,6	27,6	25,8	25,5
45 - 64 Jahre	1581	634	971	249	87	3522	30489
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	23,2	24,0	21,2	20,8	19,0	22,4	23,0
65 und älter	1071	534	597	111	51	2364	20768
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	15,7	20,3	13,0	9,3	11,2	15,1	15,7
darunter:							
75 und älter	448	235	318	42	15	1058	10171
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	6,6	8,9	6,9	3,5	3,3	6,7	7,7

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997

Familienstand							
Ledig unter 18 Jahre	1053	373	1030	304	128	2888	20156
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	15,4	14,1	22,5	25,4	28,0	18,4	15,2
Ledig 18 Jahre und älter	1967	715	941	285	94	4002	44165
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	28,8	27,1	20,6	23,8	20,6	25,5	33,3
Verheiratet	2936	1143	2071	442	211	6803	51666
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	43,0	43,3	45,2	36,9	46,2	43,3	38,9
Verwitwet	494	241	328	66	13	1142	9269
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	7,2	9,1	7,2	5,5	2,8	7,3	7,0
Geschieden	375	165	208	101	11	860	7403
<i>in % der Wohnbevölkerung</i>	5,5	6,3	4,5	8,4	2,4	5,5	5,6

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997

Kirchheim auf einen Blick 1997

Erhebungsmerkmal	Kirchheim-Mitte	Kirchheim-Nord	Kirchheim-West	Am Kirchheimer Weg	Kirchh.-Flur und Patrick-Henry-Village	Kirchheim	Heidelberg
	007 1	007 2	007 3	007 5	007 4 u. 007 6	00 7	
Haushalte							
Haushalte (HH) insgesamt	3212	1313	1961	502	219	7207	71322
davon:							
Einpersonenhaushalte	1333	555	811	159	110	2968	38012
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>41,5</i>	<i>42,3</i>	<i>41,4</i>	<i>31,7</i>	<i>50,2</i>	<i>41,2</i>	<i>53,3</i>
Mehrpersonenhaushalte	1879	758	1150	343	109	4239	33310
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>58,5</i>	<i>57,7</i>	<i>58,6</i>	<i>68,3</i>	<i>49,8</i>	<i>58,8</i>	<i>46,7</i>
HH ohne Kinder unter 18 Jahre	2504	1063	1332	318	153	5370	58614
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>78,0</i>	<i>81,0</i>	<i>67,9</i>	<i>63,3</i>	<i>69,9</i>	<i>74,5</i>	<i>82,2</i>
HH mit Kindern unter 18 Jahre	708	250	629	184	66	1837	12708
<i>in % aller Haushalte</i>	<i>22,0</i>	<i>19,0</i>	<i>32,1</i>	<i>36,7</i>	<i>30,1</i>	<i>25,5</i>	<i>17,8</i>
darunter:							
Haushalte mit 1 Kind	403	143	292	94	27	959	6650
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>56,9</i>	<i>57,2</i>	<i>46,4</i>	<i>51,1</i>	<i>40,9</i>	<i>52,2</i>	<i>52,3</i>
Haushalte mit 2 Kindern	233	89	262	57	28	669	4508
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>32,9</i>	<i>35,6</i>	<i>41,7</i>	<i>31,0</i>	<i>42,4</i>	<i>36,4</i>	<i>35,5</i>
Haushalte mit 3 u. m. Kindern	72	18	75	33	11	209	1550
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>10,2</i>	<i>7,2</i>	<i>11,9</i>	<i>17,9</i>	<i>16,7</i>	<i>11,4</i>	<i>12,2</i>
vollst. Familien mit Kindern	513	169	512	118	38	1350	9189
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>72,5</i>	<i>67,6</i>	<i>81,4</i>	<i>64,1</i>	<i>57,6</i>	<i>73,5</i>	<i>72,3</i>
Alleinerziehende	195	81	117	66	28	487	3519
<i>in % der Haushalte mit Kindern</i>	<i>27,5</i>	<i>32,4</i>	<i>18,6</i>	<i>35,9</i>	<i>42,4</i>	<i>26,5</i>	<i>27,7</i>

Quelle: Eigene Berechnungen; 31.12.1997

Natürliche Bevölkerungsentwicklung							
Geburten	81	26	52	11	6	176	1306
Geburtenziffer	11,9	9,9	11,4	9,2	13,1	11,2	9,8
Sterbefälle	68	29	43	10	2	152	1361
Sterbeziffer	10,0	11,0	9,4	8,3	4,4	9,7	10,3
Geburtensaldo	13	-3	9	1	4	24	-55

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1997 bis 31.12.1997

Wanderungen							
Zuzüge insgesamt	1232	337	772	387	44	2772	25432
dar. aus dem Stadtgebiet	595	171	419	129	19	1333	11084
<i>in % der Zuzüge</i>	<i>48,3</i>	<i>50,7</i>	<i>54,3</i>	<i>33,3</i>	<i>43,2</i>	<i>48,1</i>	<i>100,0</i>
Wegzüge insgesamt	1280	299	676	353	70	2678	24520
dar. in das Stadtgebiet	628	139	357	210	24	1358	11083
<i>in % der Wegzüge</i>	<i>49,1</i>	<i>46,5</i>	<i>52,8</i>	<i>59,5</i>	<i>34,3</i>	<i>50,7</i>	<i>100,0</i>
Wanderungssaldo	-48	38	96	34	-26	94	912

Quelle: Eigene Fortschreibung; 01.01.1997 bis 31.12.1997

Stellung im Beruf							
Erfaßter Personenkreis insg.	1427	557	1058	262	75	3379	29757
davon:							
einfache Stellung	286	71	122	59	13	551	3378
<i>in % der erfaßten Personen</i>	<i>20,0</i>	<i>12,7</i>	<i>11,5</i>	<i>22,5</i>	<i>17,3</i>	<i>16,3</i>	<i>11,4</i>
mittlere Stellung	733	292	531	152	35	1743	12434
<i>in % der erfaßten Personen</i>	<i>51,4</i>	<i>52,4</i>	<i>50,2</i>	<i>58,0</i>	<i>46,7</i>	<i>51,6</i>	<i>41,8</i>
gehobene Stellung	221	102	230	25	11	589	6074
<i>in % der erfaßten Personen</i>	<i>15,5</i>	<i>18,3</i>	<i>21,7</i>	<i>9,5</i>	<i>14,7</i>	<i>17,4</i>	<i>20,4</i>
höhere Stellung	187	92	175	26	16	496	7871
<i>in % der erfaßten Personen</i>	<i>13,1</i>	<i>16,5</i>	<i>16,5</i>	<i>9,9</i>	<i>21,3</i>	<i>14,7</i>	<i>26,5</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1995, Auswertung nur für den Personenkreis, für den Angaben vorliegen

Die Daten stehen für 1997 wegen Änderung des Meldegesetzes nicht mehr zur Verfügung.

Kraftfahrzeuge							
KFZ	3353	1269	1953	559	450	7584	67616
darunter:							
PKW	2842	1116	1741	335	283	6317	59429
KFZ je 1000 Einwohner	491	481	427	467	1069	483	510

Quelle: Kraftfahrtbundesamt; 10.01.1998

Kirchheim auf einen Blick 1997

Erhebungsmerkmal	Kirchheim-Mitte	Kirchheim-Nord	Kirchheim-West	Am Kirchheimer Weg	Kirchh.-Flur und Patrick-Henry-Village	Kirchheim	Heidelberg
	007 1	007 2	007 3	007 5	007 4 u. 007 6	00 7	
Wirtschaft							
Erwerbstätige	2960	1224	1288	241	253	5966	54099
Erwerbslose	274	94	162	93	3	626	4412
Beschäftigte	1485	446	361	618	114	3024	87578
davon:							
Gewerbliche Landwirtschaft	1	0	0	21	48	70	281
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>3,4</i>	<i>42,1</i>	<i>2,3</i>	<i>0,3</i>
Produzierendes Gewerbe	623	177	36	0	15	851	21917
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>42,0</i>	<i>39,7</i>	<i>10,0</i>	<i>0,0</i>	<i>13,2</i>	<i>28,1</i>	<i>25,0</i>
Dienstleistungen	861	269	325	597	51	2103	65380
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>58,0</i>	<i>60,3</i>	<i>90,0</i>	<i>96,6</i>	<i>44,7</i>	<i>69,5</i>	<i>74,7</i>
Anteil der weibl. Beschäftigten	558	167	199	61	38	1023	40538
<i>in % der Beschäftigten</i>	<i>37,6</i>	<i>37,4</i>	<i>55,1</i>	<i>9,9</i>	<i>33,3</i>	<i>33,8</i>	<i>46,3</i>
Arbeitsstätten	248	64	57	23	15	407	6498
davon:							
Gewerbliche Landwirtschaft	1	0	0	2	3	6	52
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>8,7</i>	<i>20,0</i>	<i>1,5</i>	<i>0,8</i>
Produzierendes Gewerbe	68	11	5	0	1	85	915
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>27,4</i>	<i>17,2</i>	<i>8,8</i>	<i>0,0</i>	<i>6,7</i>	<i>20,9</i>	<i>14,1</i>
Dienstleistungen	179	53	52	21	11	316	5531
<i>in % der Arbeitsstätten</i>	<i>72,2</i>	<i>82,8</i>	<i>91,2</i>	<i>91,3</i>	<i>73,3</i>	<i>77,6</i>	<i>85,1</i>

Quelle: Volkszählung 1987

Wohnungen							
insgesamt	3661	1382	2121	454	201	7819	66961
davon:							
mit 1 Zimmer	594	169	290	72	7	1132	11236
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>16,2</i>	<i>12,2</i>	<i>13,7</i>	<i>15,9</i>	<i>3,5</i>	<i>14,5</i>	<i>16,8</i>
mit 2 Zimmern	1190	360	544	140	16	2250	17483
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>32,5</i>	<i>26,0</i>	<i>25,6</i>	<i>30,8</i>	<i>8,0</i>	<i>28,8</i>	<i>26,1</i>
mit 3 Zimmern	1072	513	665	132	48	2430	19024
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>29,3</i>	<i>37,1</i>	<i>31,4</i>	<i>29,1</i>	<i>23,9</i>	<i>31,1</i>	<i>28,4</i>
mit 4 Zimmern	475	214	332	69	59	1149	10324
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>13,0</i>	<i>15,5</i>	<i>15,7</i>	<i>15,2</i>	<i>29,4</i>	<i>14,7</i>	<i>15,4</i>
mit 5 u. m. Zimmern	330	126	290	41	71	858	8894
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>9,0</i>	<i>9,1</i>	<i>13,7</i>	<i>9,0</i>	<i>35,3</i>	<i>11,0</i>	<i>13,3</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnfläche insgesamt in qm	246148	100230	164869	29502	20634	561383	5003941
Wohnfläche pro Einwohner	36,1	38,0	36,0	24,6	45,2	35,8	37,7

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997

Wohnungsalter							
vor 1948	1814	12	90	47	49	2012	23736
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>49,5</i>	<i>0,9</i>	<i>4,2</i>	<i>10,4</i>	<i>24,4</i>	<i>25,7</i>	<i>35,4</i>
1949 - 1968	993	1266	132	178	56	2625	19717
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>27,1</i>	<i>91,6</i>	<i>6,2</i>	<i>39,2</i>	<i>27,9</i>	<i>33,6</i>	<i>29,4</i>
1969 - 1978	182	60	230	6	30	508	8856
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>5,0</i>	<i>4,3</i>	<i>10,8</i>	<i>1,3</i>	<i>14,9</i>	<i>6,5</i>	<i>13,2</i>
1979 u. später	672	44	1669	223	66	2674	14652
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>18,4</i>	<i>3,2</i>	<i>78,7</i>	<i>49,1</i>	<i>32,8</i>	<i>34,2</i>	<i>21,9</i>

Quelle: Eigene Fortschreibung; 31.12.1997, Wohnungsbestand ohne die an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen

Wohnungsausstattung							
Bad,WC und Sammelheizung	1826	952	1091	68	1266	5203	46157
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>56,9</i>	<i>70,5</i>	<i>92,0</i>	<i>24,5</i>	<i>97,0</i>	<i>71,0</i>	<i>75,5</i>
Bad,WC ohne Sammelheizung	1067	386	89	194	29	1765	11753
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>33,3</i>	<i>28,6</i>	<i>7,5</i>	<i>70,0</i>	<i>2,2</i>	<i>24,1</i>	<i>19,2</i>
ohne Bad, mit WC	223	6	5	14	2	250	1728
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>7,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>5,1</i>	<i>0,2</i>	<i>3,4</i>	<i>2,8</i>
mit Bad, ohne WC	53	3	0	0	2	58	608
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>1,7</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>1,0</i>
ohne Bad, ohne WC	39	3	1	1	6	50	913
<i>in % der Wohnungen</i>	<i>1,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>0,4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,7</i>	<i>1,5</i>

Quelle: Wohnungs- und Gebäudezählung 1987, einschl. der an Angehörige ausländischer Streitkräfte öffentlich-rechtlich vermieteten Wohnungen;
Angaben soweit ausgewiesen (7326 Wohnungen = 100%)

Kirchheim auf einen Blick 1997

Erhebungsmerkmal	Kirchheim-Mitte	Kirchheim-Nord	Kirchheim-West	Am Kirchheimer Weg	Kirchh.-Flur und Patrick-Henry-Village	Kirchheim	Heidelberg
	007 1	007 2	007 3	007 5	007 4 u. 007 6	00 7	
Kindertagesstätten							
Kindertagesstätten insgesamt	2	3	2	1	-	8	74
darin Plätze insgesamt	108	253	155	33	-	549	4089 1)
darunter:							
Kindergartenplätze	88	241	75	4	-	408	3043
Kindertagesheimplätze	20	12	80	29	-	141	1046
Kinderkrippenplätze 2)	-	-	25	8	-	33	405

Quelle: Kinder- und Jugendamt, Oktober 1997

1) 4089 Plätze davon 263 zusätzlich stadtteilübergreifende Plätze ohne Zuordnung auf die Stadtteile.

2) mit Tagespflege

Schulen							
Öffentliche und private Grundschulen (Anz.)	1	1	-	-	-	2	20
Schülerinnen/Schüler	365	251	-	-	-	616	4572
Klassen	15	11	-	-	-	26	199
Öffentliche und private Hauptschulen (Anz.)	-	1	-	-	-	1	9
Schülerinnen/Schüler	-	116	-	-	-	116	1026
Klassen	-	6	-	-	-	6	55
Öffentliche und private Realschulen (Anz.)	-	-	-	-	-	-	5
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	-	-	-	1476
Klassen	-	-	-	-	-	-	59
Öffentliche und private Gymnasien (Anz.)	-	-	-	-	-	-	10
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	-	-	-	6297
Klassen	-	-	-	-	-	-	282
Öffentliche und private Gesamtsch. (Anz.)	-	-	-	-	-	-	2
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	-	-	-	1793
Klassen	-	-	-	-	-	-	80
Sonder- u. Förderschule (Anzahl)	-	1	-	-	-	1	4
Schülerinnen/Schüler	-	115	-	-	-	115	398
Klassen	-	10	-	-	-	10	44
Berufsbildende öffentliche Schulen (Anz.)	-	-	-	-	-	-	6
Schülerinnen/Schüler	-	-	-	-	-	-	6378
Klassen	-	-	-	-	-	-	288
Schulen insgesamt	1	3	-	-	-	4	56
Schüler insgesamt	365	482	-	-	-	847	21940

Quelle: Schulverwaltungsamt, Schulbericht 1997/98. 1997 IGH ohne Primarstufe. Sie ist bei den Grundschulen enthalten.

Sporthallen u. -anlagen							
Sporthallen insgesamt 1)	1	1	-	4	-	6	46
Übungseinheiten 2)	1,0	1,5	-	8,0	-	10,5	66,5
Fläche in qm (netto)	389	594	-	3294	-	4277	26487
Sportfreiflächen Anzahl insg.	-	-	2	18	-	20	54
Fläche in qm (netto)	-	-	9140	103720	-	112860	277770 3)
davon:							
Rasenspielfelder (Anzahl)	-	-	-	11	-	11	27
Fläche in qm (netto)	-	-	-	74860	-	74860	170850
Tennenspielfelder (Anzahl)	-	-	1	3	-	4	12
Fläche in qm (netto)	-	-	7700	23100	-	30800	86900
Kleinspielfelder (Anzahl)	-	-	1	4	-	5	15
Fläche in qm (netto)	-	-	1440	5760	-	7200	20020

Quelle: Sport- und Bäderamt, Oktober 1998

1) inklusive Gymnastikhallen und -räume.

2) Unter Übungseinheit versteht man die Belegkapazität der Hallen (gleichzeitige Belegung durch mehrere Gruppen).

3) 24.950 qm davon werden hauptsächlich von der Universität genutzt und sind für andere nur eingeschränkt nutzbar.

Einrichtungen der Altenhilfe	-	-	178	-	-	178	1784
davon:							
Dauerpflegeplätze	-	-	100	-	-	100	1061
Kurzzeitpflegeplätze	-	-	-	-	-	-	35
Tagespflegeplätze	-	-	15	-	-	15	60
Altenwohnheim/-stifte	-	-	63	-	-	63	532
Betreutes Wohnen	-	-	-	-	-	-	59
Betreutes Wohnen in der eigenen Wohnung	-	-	-	-	-	-	37

Quelle: Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit, November 1998