

Teileinziehungsabsicht Mannheimer Straße - Offenlage -

Zeitraum:

08.05.2006 – 07.06.2006 Stadtbauamt Schwetzingen

Nr.:	Bürgerinnen / Bürger	Stellungnahme	vom	Abwägung zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung	Besch lusse mpfeh lung
1.	Friedrich Hassler, Mannheimer Straße 40, 68723 Schwetzingen	Es wird angeregt, auch Besuchern von Anwohnern die Zufahrt auf private Stellplätze der Anwohner zu genehmigen und dies in der Satzung rechtlich abzusichern.	1.06.2006	Es würde dem Kernvorhaben der Fußgängerzone, den Verkehr zu beruhigen und den Durchgangs- und Parksuchverkehr zu minimieren, zunichte machen, wenn auch Besucher von Anwohnern grundsätzlich, d.h. erlaubnisfrei auf private Stellplätze von Anwohnern fahren könnten. Denn da vielfach solche Stellplätze vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass gerade nicht die Verkehrs-Minimierung erzielt wird, die beabsichtigt ist. Im Übrigen wird dem Begehren insofern Rechnung getragen, als u.U. eine Einzel- oder Dauererlaubnis erteilt werden kann. Nach VGH, Urteil vom 23.09.1993, 5 S 2092/92 ist es sogar zulässig, den Betroffenen Anliegern die Zufahrt zu ihren Grundstücken mit dem eigenen Pkw oder durch Anlieferverkehr generell auf wenige Stunden werktags einzuschränken. Insofern ist es erst recht möglich, Besucher von Anwohnern von der Fahrzeugbenutzung auszuschließen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
2.	dito	Aufgrund der verkehrlichen Mehrbelastung der Dreikönigstraße werden eine ununterbrochene Autoschlange und Abgase befürchtet.	1.06.2006	Die Mehrbelastung der Dreikönigstraße wird nach eingehender Untersuchung etwa	Die Anregung

		Beibehaltung der Regelung Tempo 20 wird für sinnvoller erachtet.		dann, wenn die Dreikönigstraße verkehrsberuhigt und weiterhin als Einbahnstraße genutzt wird, zu einer Mehrbelastung von lediglich 400 Kfz (14.00 bis 18.00 Uhr) führen. Durch die Verkehrsberuhigung dürfte die Befürchtung nicht berechtigt sein. Im Übrigen können gegebenenfalls entsprechende verkehrsleitende Maßnahmen ergriffen werden. Eine gewisse Mehrbelastung wäre zudem hinzunehmen, da dies zwingende Folge der Einrichtung einer Fußgängerzone ist.	wird zur Kenntnis genommen.
3.	Herr Seitz, Eigentümer Mannheimer Str. 9	Herr Seitz regt an, auch die Gewerbetreibenden als Anwohner anzusehen, um Ihnen damit ein weniger eingeschränktes Einfahrtsrecht zu gewährleisten.	10.05.2006	Siehe Nr. 1. Im Übrigen steht Gewerbetreibenden bereits heute nach § 4 (Erlaubnisfreie Fahrzeugbenutzung) oder § 7 (Dauererlaubnis) das Recht zur Fahrzeugbenutzung zu. Denn vielfach dürfte es sich dabei um Lieferverkehr handeln oder, wenn nicht, so können sich die Gewerbetreibenden unter Umständen auf private Stellplätze oder Garagen berufen. Dies stellt in Anbetracht des Zwecks der Fußgängerzone und den Belangen der Gewerbetreibenden eine angemessene Lösung dar. Besteht kein eigener Parkraum, muß das Fahrzeug sowieso auf anderem Platz abgestellt werden. Die Erweiterung der Tatbestände der allgemein oder im Einzelfall zulässigen Fahrzeugbenutzung sollten mit Rücksicht auf die Zielsetzung der Verkehrsberuhigung und der Schaffung einer Fußgängerzone, die tatsächlich auch maßgebend Fußgängern vorbehalten bleibt, nicht erweitert werden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
4.	Frau Honeck, Schillerstraße 40 68723 Schwetzingen	Frau Honeck beantragt eine Einfahrtserlaubnis für sich, da sie zuhause einen behinderten Mann betreut und deshalb nur sehr wenig Zeit für ihre	11.05.2006	Das Argument der Zeitersparnis kann nicht zu Berechtigung der Zufahrt führen, da anderenfalls einer Vielzahl	Die Anregung

		Einkäufe hat. Sie ist deshalb darauf angewiesen, dass sie mit dem PKW in die Fußgängerzone einfahren darf, um Zeit zu sparen.		solcher Gesuche stattgegeben werden müsste, sodass das Ziel der Fußgängerzone nicht erreicht würde (siehe 1.). Erlaubnisfrei ist jedoch die Fahrzeugbenutzung nach § 4 Nr. 4 der Satzung, wenn es um die Beförderung von hilfsbedürftigen Personen geht.	wird zur Kenntnis genommen.
5.	anonym	Das Vorhaben der Stadt Schwetzingen wurde seitens der Anruferin ausnahmslos begrüßt. Sie bat lediglich um zügige Umsetzung auch der Umgestaltung der Kleinen Planken.	11.05.2006	Es wird darauf hingewiesen, dass ein Anspruch auf Umgestaltung der Kleinen Planken nicht besteht. Es obliegt dem Selbstverwaltungsrecht der Stadt Schwetzingen, darüber – im Rahmen des Rechts – zu befinden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
6.	Walter Götzger, Schälzigweg 88, 68723 Schwetzingen	Allgemeine Kritik an dem großen Aufwand der 4-seitigen Flyer, die mit der Schwetzinger Woche verteilt wurden: Die Bilder mit Fahrzeugverkehr seien sicher während der – auch später noch zulässigen – Anlieferzeit entstanden, Fußgänger gäbe es auf den Bildern fast keine. Außerdem seien die Fahrzeuge von vorne und von hinten fotografiert, was nicht gerade professionell sei. Von der Nachher-Version stammten 3 Bilder aus Bildkatalogen (Thema Lifestyle) und ein Bild von einem Aktionstag, der bei weitem nicht den Schwetzinger Alltag- auch nicht nach Einführung einer Fußgängerzone – wiedergebe. Es wird angeregt, die Bürger nicht für dümmer zu verkaufen, als sie seien.	11.05.2006	Unabhängig von der Kritik hat die durchgeführte Verkehrsuntersuchung ergeben, dass eine erhebliche Verkehrsberuhigung unter Einrichtung einer Fußgängerzone zu erreichen ist. Die Entlastung beläuft sich etwa auf 1.500 bis 2.050 Kfz (zwischen 14.00 und 18.00 Uhr). Dies stellt eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssituation dar. Dies liegt auch – angesichts des differenzierten Satzungsentwurfes – auf der Hand. Denn die Fahrzeugbenutzung in der Fußgängerzone wird die Ausnahme sein; die Benutzung durch Fußgänger die Regel.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
7.	Hans-Peter Binder, Hirschbrunnenweg 58, 68723 Schwetzingen	Herr und Frau Binder regen an, die Fußgängerzone schnellstmöglich zu realisieren, da die PKW und LKW-Frequenz einen unerträglichen Zustand darstellen.	11.05.2006	.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

					genom men.
8	Rechtsanwalt Joachim Bäcker, Heidelberger Straße 12, 68723 Schwetzingen	Angezeigte Vollmacht für 48 Mandanten / Unterschriftenliste gegen die Fußgängerzone Erhebliche Investitionen im Vertrauen auf den Gemeinderatsbeschluss vom 23.03.2000 (Keine Weiterverfolgung des Verfahrens).	12.05.2006	<p>Der Gemeinderatsbeschluss vom 23.03.2000, wonach keine Weiterverfolgung des Verfahrens betrieben werden sollte, betrifft nur das damalige Verfahren, nicht das jetzige Verfahren. Eine Zusicherung etwa dergestalt, dass künftig eine Straßenplanung in der Gemeinde Schwetzingen nicht mehr stattfinden werde, ist damit nicht verbunden, denn die Aussage bezog sich lediglich auf das damalige Verfahren.</p> <p>Ein schutzwürdiges Vertrauen wurde daher seitens der Gemeinde nicht geschaffen. Der Beschluss bezog sich ausschließlich auf das damalige Verfahren.</p> <p>Im Übrigen ist weder mit dem Gemeinderatsbeschluss noch mit der Mitteilung des Beschlusses eine Zusage oder Zusicherung verbunden. Es wurde lediglich mitgeteilt, was der Gemeinderat bezüglich des damaligen Verfahrens (vor 6 Jahren) beschlossen hat.</p> <p>Eine Selbstverpflichtung liegt nicht vor. Denn wie sonst auch in demokratischem Prozess ist es nicht ausgeschlossen, dass ein Vorhaben zunächst nicht weiterverfolgt wird, dann aber sechs Jahre später neu aufgegriffen wird. Wäre dies nicht möglich, so wäre eine aktuellen Erfordernissen genügende Stadt- bzw. eine Straßenplanung nicht zu bewerkstelligen, da gewissermaßen</p>	Die Anre- gung wird zur Kennt- nis genom- men.

		<p>Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Mandanten.</p>	<p>ein „Verbrauch“ an politischen Themen stattfinden würde.</p> <p>Die Befürchtung der Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation einiger Anwohner bzw. Gewerbetreibender nimmt die Stadt Schwetzingen sehr ernst, ist aber letztlich auch gestützt auf die empirischen Untersuchungen in anderen Städten anderer Auffassung. Nach Auffassung der Stadt Schwetzingen sprechen am konkreten Platz eine Vielzahl von Gründen dafür, dass sich die wirtschaftliche Situation der Mehrheit der Gewerbetreibenden in der Mannheimer Strasse insgesamt positiv entwickeln wird. Dies ist mit auch ein zentraler Aspekt im Rahmen der Aufwertung des gesamten Gebiets. Denn durch die Verwirklichung des Vorhabens erfolgt eine erhebliche Verkehrsberuhigung und eine städtebauliche Aufwertung, die ohne Zweifel zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führt. Dadurch bedingt wird sich die wesentliche Zahl der Stammkunden nicht ändern. Neue Kunden können indes allein durch das dann deutlich attraktivere Umfeld gewonnen werden. Durch die Herausstellung der Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion besteht die begründete Chance, dass nicht nur das Einkaufen zum Erlebnis wird, sondern auch, dass zusätzliche Einkaufsschichten generiert werden und sich, da die Situation mit dem Einkauf auf grüner Wiese nicht vergleichbar ist gleichzeitig neue Einzelhandelschancen entwickeln</p>	
--	--	---	--	--

		<p>Die mit Schreiben vom 23.06.1999 erhobenen Einwände des früheren Verfahrens sind nach wie vor aktuell.</p> <p>Aufgelistete Gründe der IHK Hannover (2003):</p> <p>Über 70 % des Einkaufsverkehrs ist Autoverkehr Ausweichen auf die „grüne Wiese“ bei erschwelter Erreichbarkeit der Innenstadt. Verlieren der Kundschaft</p>	<p>und Kaufkraft binden lassen. Dadurch wird die Einkaufsstraße Mannheimer Straße im Stadtgebiet stabilisiert und langfristig gesichert.</p> <p>Auch bietet die Satzung etliche Erleichterungen für anliegende Gewerbetreibende. Dies gilt für erlaubnisfreie Fahrzeugbenutzungen bis hin zu Dauer- oder Einzelerlaubnissen.</p> <p>Alternativ steht es den Gewerbetreibenden frei, im Rahmen der erlaubnisfreien Fahrzeugbenutzung, vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Satzungsentwurf, sperrige Güter selbst zuzustellen. Hierauf wird er Kunde so oder so Wert legen.</p> <p>Die Zielsetzung „Schaffung einer echten Fußgängerzone“ erfordert die weitgehende Begrenzung des Fahrzeugverkehrs.</p> <p>Soweit, einzelne Gewerbetreibenden (zunächst) Umsatzeinbußen festzustellen haben, ergeben sich auch für Sie neue Chancen durch die Steigerung der Attraktivität des Fußgängerbereiches. Auch durch das Schloss, den Schlossgarten und den Schlossplatz wird begünstigt, dass das Einkaufen künftig als „Erlebnis“ verstanden wird. All dies führt letztlich zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung, was nicht nur in kultureller Hinsicht einen Gewinn darstellt, sondern auch gerade dazu dient, „Kaufkraft“ nach Schwetzingen zu locken, so dass das Vorhaben letztlich auch in wirtschaftlicher Hinsicht als positiv zu bewerten ist.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Parkplätze, die weiter als 150-300 m entfernt liegen, werden i.d.R. vom Kunden nicht akzeptiert. Parkplätze (Granitzky-Parkplatz, Alter Messplatz, sind ca. 400 m (Mitte Mannheimer Straße) entfernt.</p> <p>Kurzzeitparkplätze zum Be- und Entladen vor den Geschäften fallen weg. Folgen: erhöhter Parkdruck und Parksuchverkehr im Innenstadtbereich.</p> <p>Bereits die Einrichtung der verkehrsberuhigten Zone hat bei den Geschäftsleuten der Mannheimer Straße zu Umsatzeinbußen bis zu 30</p>		<p>Ein Parkplatzproblem bzw. ein Ausweichen auf die „grüne Wiese“ ist nicht zu befürchten, weil bereits heute ein großes Angebot an öffentlichen Stellplätzen in unmittelbarer Nähe der Geschäfte besteht (Alter Messplatz, Parkhaus Wildemannstraße, Tiefgarage Marstallstraße, Granitzky-Parkplatz, Bahnhofanlage, Stellplätze entlang der Straßen). Insgesamt stehen ca. 1.300 Parkplätze zur Verfügung. Ein Parksuchverkehr wird durch dieses Angebot vermieden</p> <p>Sogar in fußläufiger Entfernung befinden sich eine namhafte Anzahl von Stellplätzen, die bereits heute von der Mehrzahl der Kunden in der Mannheimer Strasse benutzt werden, weil sich auch heute in der Mannheimer Strasse nur begrenzter Parkraum befindet.</p> <p>Im Übrigen sollen zwei bis drei Parkplätze im Bereich vor dem Fotogeschäft Gerkewitz als Kurzzeit-Kundenparkplätze für die Einkaufskunden der Mannheimer Straße ausgewiesen werden.</p> <p>Unterstützt wird der Verkehr durch ein Parkleitsystem.</p> <p>Schließlich ist das Gebiet an den ÖPNV angebunden, so dass auch insofern eine bequeme Möglichkeit des Einkaufens geboten wird.</p> <p>Zur wirtschaftlichen Prognose siehe oben unter 8.</p>	
--	--	--	--	--	--

		<p>% geführt.</p> <p>Beispiel Mannheim (Meerfeldstraße); Einnahmeeinbruch, Geschäfte verwaist und kaum vermietbar,...</p> <p>Verweis auf Heidelberg (so gut wie keine Lebensmittelmärkte mehr, Qualität der Geschäfte hat in den letzten 10 Jahren dramatisch nachgelassen,...</p> <p>Geschäftstypenveränderung; auf PKW-Kunden angewiesene Geschäfte können sich auf Dauer nicht weiter behaupten.</p> <p>Bisherige vielfältige Infrastruktur wird vereinheitlicht und somit für den Kundenverkehr unattraktiv.</p>		<p>Soweit auf andere Städte verwiesen wird, in denen einige Gewerbetreibende einen Einnahmeeinbruch zu verzeichnen hatten, wird darauf verwiesen, dass es mindestens genauso viele andere Städte gibt, die eine äußerst positive Einnahmeentwicklung zu verzeichnen haben. Dies bestätigt die Stellungnahme der IHK Rhein-Neckar vom 17.05.2006 und verweist hierzu insbesondere auf die in empirischen Studien als Erfolgsvoraussetzung für lebendige Fußgängerzonen herausgearbeiteten Kriterien, wie hohe Einkaufszentralität, das Vorliegen einer historischen Innenstadt, das Vorhandensein touristischen Potentials, das Vorliegen ausreichenden fußläufig zu erreichenden Parkraumes und nicht zuletzt die bereits im Sinne einer Fußgängerzone bereits heute bestehende Straßenoptik. Hier kommt – anders als bei manch anderer Stadt – noch hinzu, dass es um ein ganzheitliches Konzept, um die Herausarbeitung von Funktionen des Mittelzentrums geht, wobei insbesondere in kultureller Hinsicht Akzente gesetzt werden. Zu berücksichtigen ist daher auch, dass sich das öffentliche Interesse, das hier verfolgt wird, über das rein wirtschaftliche Interesse hinaus erstreckt. Auch dies ist legitimer Inhalt des Selbstverwaltungsrechts.</p> <p>Zu den Parkmöglichkeiten und die Möglichkeiten des Kundenverkehrs siehe oben unter 8.</p>
--	--	--	--	---

		<p>Fußgängerzonen erschweren durch enge Lieferzeitfenster den Lieferverkehr für den Einzelhandel.</p> <p>Lieferverkehr von 6.00 – 11.00 Uhr vorgesehen; Da viele Geschäfte erst um 9.00 Uhr oder 9.30 Uhr öffnen, kommt es zu einem erheblichen Gedränge der Lieferfahrzeuge; die Einkaufsmöglichkeiten werden unangemessen erschwert. Der Satzungsentwurf vermag dieses Problem nicht annähernd zu lösen.</p> <p>Arztpraxen, Sanitär- und Optikgeschäfte, die vermehrt von Alten, Gebrechlichen, Kranken und Schwachen aufgesucht werden, die auf einen PKW angewiesen sind, wird die Versorgung in der Mannheimer Straße unmöglich gemacht. Keine Lösung des Problems durch den Satzungsentwurf.</p> <p>Tatsächliche und rechtliche Bedenken gegen die von Oberbürgermeister Kapfenstein angedachten Einzelfalllösungen. (Wem Ausnahmegenehmigung erteilen, ohne gegen den Gleichheitsgrundsatz zu verstoßen; Vielzahl von Einzelfallgenehmigungen läuft dem Sinn und Zweck einer Fußgängerzone zuwider; dadurch keine Änderung gegenüber der derzeitigen Verkehrssituation erreichbar.</p>	<p>Das Lieferzeitfenster ist völlig ausreichend. Auch soll es aus Gründen der Verkehrsberuhigung nicht zu einem erheblichen Gedränge der Lieferfahrzeuge kommen, da sich die Lieferverkehrszeit und die Einkaufszeit nur teilweise überschneiden. Bei einem größeren Lieferzeitfenster wäre zudem ein ständiger Lieferverkehr zu befürchten, so dass die angestrebte Verkehrsberuhigung in Frage gestellt würde. Dem Bedürfnis nach einer vorwiegend fußgängerbezogenen Straßennutzung wird so am besten Rechnung getragen.</p> <p>Die Behauptung, dass es hilfsbedürftigen Personen unmöglich gemacht wird, in der Mannheimer Straße einzukaufen, ist schlicht falsch. Denn in § 4 Abs. 1 Nr. 4 der Satzung ist gerade vorgesehen, dass Fahrzeuge zur Beförderung von hilfsbedürftigen Personen die Fußgängerzone erlaubnisfrei benutzen können. Im Übrigen kommen u.U. Dauer- oder Einzelerlaubnisse in Betracht.</p> <p>Das Regelungssystem der Erlaubniserteilung (unter bestimmten Umständen) in den §§ 5 ff. der Satzung hat sich auch bei vielen anderen Städten bewährt. Die Behauptung, dass von vornherein gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen werde oder etwaige Genehmigungen dem Zweck einer Fußgängerzone zuwiderlaufen, ist</p>	
--	--	---	---	--

		<p>Unterschriftenlisten</p> <p>In den Unterschriftenlisten wird geworben für eine verkehrsberuhigte Zone und gegen eine geschäftsfreie Innenstadt.</p>		<p>falsch. Denn die Regelung differenziert zwischen verschiedenen Gründen, die zu einer Genehmigung führen können – nochmals differenziert nach Dauer- oder Einzelgenehmigung. Darüber hinaus bleibt es beim generellen Verbot, an dem auch etwaige Genehmigungen nichts ändern. Das Regelungssystem ist flexibel genug, um die Einzelfallumstände (die sich durchaus unterscheiden dürften) hinreichend und angemessen zu berücksichtigen. Im Übrigen gibt es mittlerweile eine umfassende Kasuistik zu derartigen Erlaubnissen, die die rechtssichere Anwendung der Satzungsbestimmungen erlaubt.</p> <p>Die Beibehaltung einer verkehrsberuhigten Zone steht dem Kernvorhaben der vollständigen Verkehrsberuhigung des Straßenabschnittes der Mannheimer Straße entgegen. Auch heute dürfen lediglich Anlieger und Lieferanten die Mannheimer Straße befahren. Eine verkehrsberuhigte Zone lässt Mischverkehr, also Fußgänger und Fahrzeugverkehr gemeinsam gleichrangig zu. Die gewünschte Verkehrsberuhigung des dortigen Bereiches wird nicht erreicht. Die Einrichtung einer Fußgängerzone verhindert nicht die Ansiedelung von Einzelhandelsgeschäften. Vielmehr wird bei Schaffung einer Fußgängerzone erreicht, dass neben Einzelhandel insbesondere auch das Sitzen und Verweilen im Bereich des Straßenraumes ungestört stattfinden kann.</p>	
--	--	--	--	---	--

		<p>Es wird ferner angeregt, gegen Pläne der Stadtverwaltung vorzugehen, den Fußgängerbereich auszuweiten, sowie das Ziel, Autoverkehr komplett aus der Innenstadt zu verbannen, anzugehen. Befürchtet wird in diesem Zusammenhang, dass mit dem Ausschluss des Autoverkehrs aus dem Fußgängerverkehr gleichzeitig die Kunden Fachgeschäfte nicht mehr aufsuchen würden.</p> <p>Auf einer weiteren Unterschriftenliste regen Kunden der Einzelhandelsgeschäfte an, gegen die Ausweitung des Fußgängerbereiches zu stimmen, weil mit dem Auto vor die Einzelhandelsgeschäfte vorgefahren werden können soll. Gewünscht wird zudem auch eine Nutzungsmöglichkeit des</p>		<p>Es entspricht einer Vielzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen, dass gerade in Städten hoher Einkaufszentralität und dem Vorliegen ausreichenden innenstadtnahen Parkraumes Kunden des Einzelhandels den Umstand der Verkehrsberuhigung schätzen und die neu gewonnene Attraktivität der Einzelhandelsgeschäfte nicht nur Bestandskunden zum weiteren Aufsuchen der Geschäfte veranlasst, sondern neue Kundenkreise gewonnen werden können. Parkplätze sind in der Umgebung in kurzer Entfernung in ausreichender Stückzahl vorhanden. Die Mehrzahl der Kunden kann auch heute bereits nicht vor den Einzelhandelsgeschäften parken, weil Parkplätze belegt sind. Das Ziel der Verkehrsberuhigung wird nur dadurch erreicht, dass Kraftfahrzeugverkehr weit möglichst aus der als Fußgängerzone vorgesehenen Teilstrecke der Mannheimer Straße herausgehalten wird. Falsch ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadtverwaltung beabsichtigt, Autoverkehr komplett aus der Innenstadt zu verweisen.</p> <p>Zum Autoverkehr siehe vorstehenden Passus</p> <p>Zur Erweiterung des Fußgängerbereiches wird darauf verwiesen, dass die Mannheimer</p>	
--	--	---	--	--	--

		Fahrrads im Bereich der Mannheimer Straße.		<p>Straße lediglich in einem Teilbereich als Fußgängerzone ausgewiesen werden soll, nämlich dem Teilbereich, der wesentlich von Geschäften und Gastronomiebetrieben geprägt ist. Einer Nutzung des Fahrrades muss, will dem Kernvorhaben einer echten Fußgängerzone Rechnung getragen werden, in Teilen der neu zu schaffenden Fußgängerzone aus Gründen der Verkehrssicherheit widersprochen werden. Im Bereich zwischen Dreikönigstraße/Heidelberger Straße und Wildemannstraße soll trotz der zu schaffenden Fußgängerzone Fahrradverkehr zulässig bleiben. Eine Abwägung der Gründe der Verkehrssicherheit der Fußgänger und der Mobilität der Einwohner Schwetzingen an sich, ergibt die Zulassungsfähigkeit einer Fahrradbenutzung. Denn an dieser Stelle ist ausreichend Raum für die gleichrangige Nutzung des Straßenraumes vorhanden. Die Dichte vorhandener Geschäftsbetriebe ist geringer, so dass insgesamt weniger Frequenz erwartet wird.</p>	
9	Rechtsanwalt Joachim Bäcker, Heidelberger Straße 12, 68723 Schwetzingen	<p>Rechtliche Bedenken: § 7 Abs. 1 i.V.m. § 5 Abs. 5 StrG Entbehrlichkeit / überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit</p> <p>Öffentliche Verkehrsbedeutung bereits in der jetzigen Form, selbst wenn die Mannheimer Straße ausschließlich dem Anliegerverkehr dienen würde (VGH Mannheim, Urteil vom 11.06.1980, AZ V2182/79).</p>	12.05.2006	<p>Rechtliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht.</p> <p>Im Rahmen der Teileinziehungsverfügung, die sich auf überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 7 Abs. 1 StrG stützt, muss ein Ausgleich zwischen einer Vielzahl von Interessen erfolgen, da die Straße als öffentliche Einrichtung nicht allein der</p>	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

		<p>Einziger Einziehungsgrund wäre das Vorliegen von „überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls“; dies erscheint fraglich. Anlass die Neugestaltung der Kleinen Planken. Da das Projekt noch im Planungsstadium steckt und derzeit noch nicht sicher ist, ob und wenn ja, in welcher Form dieses Projekt verwirklicht werden kann, besteht derzeit auch unter dem Gesichtspunkt des überwiegenden Interesses kein Grund für die Einrichtung einer Fußgängerzone Mannheimer Straße.</p> <p>Eingriff der Anliegerrechte mit den Folgen der Einkommensschädigung scheint zum jetzigen Zeitpunkt absolut unverhältnismäßig zu sein. Öffentliches Interesse auch aus folgenden Gründen zu verneinen: Erhebliche Abgas- und Lärmbelastigungen für die Anwohner im Innenstadtbereich. Hiervon sind in besonders starkem Maße die Dreikönigstraße und Heidelberger Straße betroffen.</p> <p>Die anliegenden Straßen werden mit Sicherheit durch Falschparker zugestellt werden, was wiederum zu unerträglichen Anwohnerbelastigungen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen führt.</p> <p>Grenzen der Widmungsbeschränkung durch Teileinziehung in Artikel 14 GG. Verweis auf Bundesverwaltungsgericht; NJW 1975, Seite 1528). Beschränkt fortbestehender Anliegergebrauch an der Straße reicht nicht mehr aus, um die angemessene Nutzung der an ihr liegenden Grundstücke zu ermöglichen.</p> <p>So kann eine Teileinziehung rechtswidrig sein, weil kein das Anliegerrecht „überwiegendes“ öffentliches Interesse besteht.</p> <p>Verhältnismäßigkeit: Beschwerden über rücksichtslose Radfahrer und störende Autos rechtfertigen mit Sicherheit nicht die Fußgängerzone / Verpflichtung der Stadt dies</p>		<p>Erschließung der Anlieger, sondern auf dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient. Dabei sind die Bedürfnisse der Anlieger von verfassungswegen nur in ihrem Kern geschützt, weshalb es nicht geboten ist, dass Kunden von Geschäften diese unmittelbar mit einem Pkw ansteuern können (so ausdrücklich BVerfG, Urteil vom 11.09.1990, 1 BvR 988/90).</p> <p>Die überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit resultieren insbesondere aus den schlechten Verkehrsverhältnissen, die eine sinnvolle Nutzung der Mannheimer Straße für die Mehrzahl der Anwohner, Gewerbetreibenden, Käuferkreise und sonstige Besucher nicht zulassen. Störend sind etwa Einzelfahrzeuge, die aus Bequemlichkeit die Straßen befahren, dort abgestellt werden und dann Besorgungen getätigt werden. Auch die Fahrzeuge von Geschäftsinhabern führen zu einem nicht hinnehmbaren Zustand. Denn diese stehen vielfach stundenlang vor den Geschäften. Schließlich fahren auch etliche Radfahrer zu jeder Tages- und Nachtzeit durch die genannten Straßen, mit zum Teil unangemessener Geschwindigkeit und bringen vor allem einkaufende Fußgänger in Gefahr. Die Stadt Schwetzingen hat in den letzten Jahren insbesondere Funktionen des Mittelzentrums gestärkt. Zu nennen ist hier insbesondere der Bildungssektor, die Kultur, der Tourismus, aber auch das Erlebnis der Stadt Schwetzingen als attraktive</p>	
--	--	--	--	---	--

		<p>durch ordnungspolizeiliche Maßnahmen zu bekämpfen (§ 35 OwiG)</p> <p>Vertrauensschutz (Gemeinderatsbeschluss vom 23.03.2000) / „Selbstbindung der Verwaltung“, von der ohne sachlichen Differenzierungsgrund nicht abgewichen werden kann..</p> <p>Problematik wird durch Satzungsentwurf nicht gelöst. Insbesondere sind die Regelungen in §§ 4,56 und 6 derart allgemein gehalten, dass es zu einem Auswuchs von Sondergenehmigungen kommen muss. Dies wiederum könnte über den Inhalt und Umfang des Widmungszwecks hinausgehen, was unzulässig ist (BVerwG NJW 1994, 1080ff)</p> <p>Berücksichtigung der Unterschriftensammlung (ca. 2.110 Kunden)</p>	<p>Einkaufsstadt. Mit all diesen Funktionen sind die derzeitigen Verkehrsverhältnisse nicht in Einklang zu bringen. So geht es etwa darum, den Bereich vor dem Lutherhaus, also die Kleinen Planken, als weiteren Platz mit Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion zu nutzen. In dieser Kulturmeile mit Kulturzentrum, Lutherhaus, Volkshochschule und Stadtkirche gibt es dann die Möglichkeit für einen Wochenmarkt, für Stadtfeste, Open-Air-Veranstaltungen und gastronomischen Nutzungen mit gemütlichen Freisitzen. Zu den weiteren positiven Entwicklungen siehe oben unter 8.</p> <p>Um die Attraktivität der Stadt Schwetzingen in dem genannten Sinne zu steigern, ist es unerlässlich, eine Umgestaltung der Verkehrsnutzung der Mannheimer Straße vorzunehmen Durch die Einrichtung der grundsätzlich Fußgängern vorbehaltenen Zone wird eine auf Dauer angelegte, verlässliche Ordnung des Gesamtverkehrs bewirkt, die die Fußgänger möglichst zu jeder Tages- und Nachtzeit (auch bei nur geringem Fußgängerverkehr) davor schützt, durch Kraftfahrzeuge überrascht, erschreckt oder gefährdet zu werden. Angesichts dieser Gründe der Verkehrssicherheit oder -ordnung sowie angesichts der weiteren genannten Gründe stellt die Einrichtung der Fußgängerzone keine unverhältnismäßige Maßnahme dar.</p> <p>Dies gilt umso mehr, als die Stadt Schwetzingen von einer insgesamt</p>	
--	--	---	--	--

			<p>betrachtet wirtschaftlich positiven Entwicklung ausgeht. Zudem berücksichtigt die Satzung die Interessen der Anlieger sowie sonstiger Besucher der gegenständlichen Straßen hinreichend. So hat etwa der VGH Baden-Württemberg mit Urteil vom 23.09.1993, 5 S 2092/92, entschieden, dass es den von der Einrichtung eines Fußgängerbereichs im innerstädtischen Raum betroffenen Anliegern noch zumutbar ist, wenn die Zufahrt zu ihren Grundstücken mit dem eigenen Pkw oder durch Anlieferverkehr generell auf wenige Stunden werktags eingeschränkt wird. Da aufgrund der Satzung den Anliegern und dem Lieferverkehr weitaus mehr Rechte zugebilligt werden, als dies in den vom VGH zu entscheidenden Fall der Fall war, ist die hier getroffene Regelung erst recht zumutbar.</p> <p>Im Übrigen ist auch deshalb ein Verstoß nicht festzustellen, da selbst bei Anliegern, die ihr Geschäft darauf zugeschnitten haben, dass es unmittelbar angefahren werden kann, Art. 14 Abs. 1 GG nicht verletzt ist. Denn Chancen- und Verdienstmöglichkeiten, die sich aus der Lage des Grundstücks an einer Straße ergeben, die bisher unbeschränkt von Kraftfahrzeugen befahren werden konnte, werden nicht geschützt (BVerfG, Beschluss vom 11.09.1990, 1 BvR 988/90). Im Übrigen ist in der Rechtsprechung auch anerkannt, dass der gegenüber dem schlichten Gemeingebrauch gesteigerte Anliegergebrauch nur soweit reicht, wie die angemessene</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Das Recht auf Anliegergebrauch schützt regelmäßig nicht vor solchen Erschwernissen des Zugangs, die sich aus seiner besonderen örtlichen Lage ergeben, insbesondere in einer Fußgängerzone im innerstädtischen Raum (BVerwG, Urteil vom 08.09.1993, 11 C 38/92).</p> <p>Im Übrigen ist zu beachten, dass aufgrund der nahegelegenen Parkmöglichkeiten und auch Bushaltestellen die Fußwege so kurz sind, dass sie – gemessen an dem öffentlichen Interesse am weitgehenden Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs aus dem Fußgängerbereich – keine unverhältnismäßige oder unzumutbare Belastung darstellen (BVerwG, Urteil vom 08.09.1993, 11 C 38/92).</p> <p>Andere Maßnahmen führen im Übrigen nicht zum gleichen Ziel. Dies hat die Auseinandersetzung der Gemeinde mit verschiedenen vorgeschlagenen Alternativen ergeben, insbesondere die bereits heute vorliegende Verkehrssituation gezeigt.</p> <p>Auch ist zu beachten, dass nach § 15 Abs. 1 StrG Straßenanliegern kein Anspruch darauf zusteht, dass die Straße nicht geändert oder nicht eingezogen wird. Es existiert kein Anspruch dahingehend, dass eine einmal umfassend gewidmete Straße dem öffentlichen Verkehr (ebenso umfassend) erhalten bleibt.</p>	
--	--	--	--	--

				<p>Zu den befürchteten Abgas- und Lärmbelastigungen für die Anwohner im Innenstadtbereich siehe oben 1.</p> <p>Die Befürchtung, dass die anliegenden Straßen durch Falschparker zugestellten werden, ist nicht begründet. Denn es stehen hinreichend Parkplätze zur Verfügung. Auch ein Parkleitsystem verhindert derartige Verkehrsbeeinträchtigungen (oben 8).</p> <p>Zum Argument des Vertrauensschutzes siehe oben 8.</p> <p>Die Befürchtung, dass es zu einem Auswuchs von Sondergenehmigungen kommt, ist nicht begründet. Denn in den §§ 4 ff. der Satzung sind etwaige Genehmigungstatbestände derart differenziert, wie es auch in anderen Gemeinden und Städten vielfach praktiziert wird. Dass es zu einem Auswuchs von Sondergenehmigungen kommt, ist reine Spekulation.</p>	
10	IHK Rhein-Neckar Postfach 10 16 61, 68016 Mannheim	Wenn empirisch erarbeitete Kriterien, wie z.B. der Erfolgsfaktoren funktionierender Fußgängerzonen (entnommen einer Studie des Landesverbandes des Bayrischen Einzelhandels und des Bayrischen Staatsministeriums) zugrundegelegt werden, spricht einiges dafür, dass eine Fußgängerzone in Schwetzingen erfolgreich sein könnte (hohe Einkaufszentralität, historische Innenstadt, Touristisches potential, innenstadtnahe Parkplätze, dynamisches Parkleitsystem, Mannheimer Straße zwischen Carl-Theodor-Straße und Dreikönigstraße: Dominanz von Einzelhandelsnutzungen und ausreichende Außengastronomie; Bereich erweckt bereits rein optisch den Eindruck einer Fußgängerzone).	17.05.2006	<p>Die Bedenken gegen die Ausweisung der Kleinen Planken stehen bei der Ausweisung der Mannheimer Strasse als Fußgängerzone nicht zur Debatte. Denn – wie bereits dargestellt – ist es gerade hier erstrebenswert, die Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion der Straße zu fördern (siehe oben). Dieses erhebliche öffentliche Interesse hat die IHK nicht berücksichtigt.</p> <p>Es wäre sicherlich wünschenswert, die künftige Regelung im Einvernehmen mit allen Betroffenen zu treffen. Deshalb berücksichtigt</p>	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

		<p>Große Bedenken bei der Ausweisung der Kleinen Planken als Fußgängerzone (Fehlender Einzelhandelsmagnetbetrieb, Einzelhandelsbesatz nicht gerade üppig, die öffentlichen Einrichtungen reichen nicht aus, um die für eine Fußgängerzone notwendige hohe Frequentierung zu gewährleisten).</p> <p>Theorie noch kein Garant für das Funktionieren einer Fußgängerzone, daher der heftige Widerstand der betroffenen Gewerbetreibenden verständlich. Erreichbarkeit für den Individualverkehr ist bei einer zunehmend mobilen und mit Zeitknappheit gesegneten Gesellschaft zu einem nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsfaktor geworden. Die Erfahrung zeigt, dass viel Städte über die Zukunft ihrer Fußgängerzonen nachdenken. Sie sind kein Selbstläufer mehr und häufig muss ihr Konzept überdacht werden.</p> <p>Das wissenschaftliche Abarbeiten notwendiger Voraussetzungen bei der Einführung einer Fußgängerzone ist eine Sache, das Verhalten der Kunden eine völlig andere. Diese unberechenbare Komponente ist der Schwachpunkt jedes wissenschaftlich erarbeiteten Gutachtens und jeder der glaubt, Vorhersagen über Erfolg oder Misserfolg treffen zu können, irrt gewaltig.</p> <p>Notwendig, die künftige Regelung im Einvernehmen mit den Betroffenen zu treffen.</p>		<p>auch die Satzung die Einwendungen der Betroffenen an zahlreichen Stellen. Ein Einvernehmen mit allen unmittelbar Betroffenen ist bei einem derartigen Vorhaben aber kaum möglich, so dass differenzierte Lösungen (abwägend) sinnvoll sind.</p> <p>Es ist zwar richtig, dass sich nicht genau vorhersagen lässt, wie sich die Kunden verhalten werden. Doch ist die Stadt Schwetzingen aufgrund der derzeitigen unbefriedigenden Situation und aufgrund der Auseinandersetzung mit den möglichen Alternativen der Auffassung, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für das gegenständliche Vorhaben sprechen.</p>	
11	Rechtsanwalt Joachim Bäcker, Heidelberger Straße 12, 68723 Schwetzingen	<p>Einwendungen der Mandanten werden auch auf das Gutachten der IHK Rhein-Neckar vom 17.05.2006 gestützt.</p> <p>Vollinhaltlich wird auf dieses Gutachten Bezug genommen. Dies gilt insbesondere für die Mandanten der „Kleinen Planken“..</p> <p>Weitere 618 Unterschriften.</p>	19.05.2006	Siehe Ziffer 10	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
12	Einzelhandelsverband Nordbaden e.V., Hauptstraße 113, 69117 Heidelberg	<p>Verweis auf Studie des Landesverbands des Bayrischen Einzelhandels und des Bayrischen Staatsministeriums mit dem Versuch, die</p>	23.05.2006	Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Studie primär die Fragen des Einzelhandels berücksichtigt. Dies ist	Die Anregung

		<p>Funktionsfähigkeit der geplanten Fußgängerzone daran zu untersuchen:</p> <p>1. Stadtgröße, Zentralität, Ambiente, Tourismus</p> <p>Einwohnergröße, historische Innenstadt, touristisches potential beste Voraussetzungen, positive Teilgruppe.</p> <p>Kritische Teilgruppe bei den Umsatz- und Zentralitätskennziffern. Die Umsatzkennziffer gibt an, ob in der Stadt mehr Umsätze als die am Ort vorhanden Kaufkraft erzielt werden. Durchschnitt in der Studie lag bei 158, die positive Teilgruppe bei 173 und die kritische Teilgruppe bei 137. Schwetzingen hat nach vorliegenden Daten des Jahres 2003 eine Kennziffer von nur 121,8.</p> <p>Maßgebliche Teile des gesamtstädtischen Umsatzes werden darüber hinaus durch Großbetriebe an nicht integrierten Standorten getätigt, die sich im Grenzbereich zum Oberzentrum Mannheim befinden. Das spricht dafür, dass die Umsatzkennziffern des innerstädtischen Handels deutlich niedriger liegen.</p>	<p>jedoch nicht deckungsgleich mit dem öffentlichen Interesse. So bleiben vielfach kulturelle Belange, die die Gemeinde gleichermaßen fördern will, unbeachtet.</p> <p>Doch selbst wenn man diese Studie zugrundelegt, so spricht sie – auf das hiesige Vorhaben angewandt – eindeutig für die Durchführung des Vorhabens. So ist die Fußgängerzone insbesondere nicht zu groß (200 lfm), hat ausreichend Stellplätze in fußläufiger Entfernung, weist ein Parkleitsystem auf, ist mit dem ÖPNV angebunden, weist durchgehend Laden- und Gastronomiebetriebe auf, hat Aufenthaltsqualitäten, wird durch touristische Anziehungspunkte unterstützt, wird durch Feste und Events belebt und weist schließlich ein gepflegtes und sauberes Äußeres auf und hat keine dauerhaften Leerstände.</p> <p>Zur Stellungnahme des Einzelhandelsverbandes:</p> <p>Die Bezeichnung der Umsatz- und Zentralitätskennziffern als kritisch kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die weit überwiegenden Merkmale für eine Fußgängerzone sprechen. Im Übrigen ist die Stadt Schwetzingen – wie bereits dargelegt – bestrebt, die Funktionen des Mittelzentrums Schwetzingens konkret herauszuarbeiten und damit zu stärken, und in diesem Zusammenhang umfassend (nicht nur durch die Fußgängerzone) die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Insofern entspricht es dem bisherigen und auch künftigen</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	--	------------------------------------

		<p>Die Zentralitätskennziffer gibt an, ob der Umsatz nur aus überproportional hoher Kaufkraft am Ort, oder auch durch Kaufkraftzuflüsse entsteht. Da die Kaufkraftkennziffer von Schwetzingen zwar mit 104 überdurchschnittlich ist, der Zentralitätswert aber bei 117 liegt, ist davon auszugehen, dass Kaufkraft von außerhalb zufließt. Allerdings liegt auch hier die Vermutung nahe, dass dieser Zufluss in erheblichem Maße auch an dezentrale Standorte fließt (Möbel Walther, Hornbach, etc.). Die kritische Teilgruppe der Studie lag bei deutlich besseren Zentralitätswerten um 134, die positive Teilgruppe bei 152. Das bedeutet, dass selbst in diesen Städten prozentual mehr Kaufkraft von außen in den Handel fließt und der Schwetzingener Innenstadthandel keine ausreichend große Anziehungswirkung in die Umlandgemeinden aufweist.</p> <p>2. Struktur und Dimensionierung der Fußgängerzone</p> <p>Mangel an ausreichenden Magnetbetrieben in den Kleinen Planken.</p> <p>Für sich genommen ist die Mannheimer Straße bei Berücksichtigung des großen Einzelhandelsangebotes in ihrem Umfeld (Friedrichstraße, Carl-Theodor-Straße, Dreikönigstraße) zu klein, um tatsächlich als reine Fußgängerzone funktionieren zu können.</p>	<p>Bestreben der Gemeinde, die Umsatz- und Zentralitätskennziffern noch zu verbessern. Genau zu diesem Zweck ist eine Attraktivitätssteigerung der Mannheimer Straße durch die Schaffung der Fußgängerzone beabsichtigt.</p> <p>Die Auffassung, dass nicht ausreichend Magnetbetriebe in den Kleinen Planken vorhanden seien und die Mannheimer Straße für sich genommen zu klein sei, um als Fußgängerzone funktionieren zu können, teilt die Gemeinde nicht. Zum einen ist es nicht sachgerecht, die Kleinen Planken und die Mannheimer Straße für sich in Alleinstellung zu betrachten. Denn beide Straßen liegen derart eng beieinander, dass eine getrennte Betrachtung eher gekünstelt wirkt. Insgesamt betrachtet betrifft das Vorhaben ein Gebiet, das nicht zu klein ist, um als Fußgängerzone bzw. als verkehrsberuhigter Bereich</p>	
--	--	--	---	--

		<p>3. Nutzungs- und Geschäftsbesatz</p> <p>Eines der wichtigsten Kriterien für die erfolgreiche Einführung einer Fußgängerzone ist heute mehr denn je das Verhältnis der Verkaufsflächenanteile in der Innenstadt zu den Verkaufsflächen an nicht integrierten Lagen.</p> <p>Ausweislich der vom Raumordnungsverband 1999 in Auftrag gegebenen Untersuchung kamen auf 1 m² Verkaufsfläche in der Schwetzingen Innenstadt 2,3 m² an nicht integrierten Standorten. Seither sind mehrere Großbetriebe außerhalb der Innenstadt hinzugekommen (Hornbach, Minimal, Norma, Plus), was das Verhältnis noch dramatischer ausfallen lässt. Damit liegt Schwetzingen mittlerweile in der kritischen Teilgruppe, in der das Verhältnis 1 m² / 3 m² liegt. In der positiven Teilgruppe der Studie ergab sich demgegenüber ein Verhältnis von 1 / 1,4 m².</p> <p>Verkaufsflächenverhältnis Fußgängerzone mit kaum mehr als 7.000 m² zu über 55.000 m² an nicht integrierten Standorten. Damit bewegt sich Schwetzingen auch in diesem Bereich eher Richtung kritische Teilgruppe.</p>	<p>funktionieren zu können. Das Vorhaben ist in seiner Gesamtheit zu sehen. Im Übrigen ist neben dem Einzelhandelsinteresse, das kulturelle Interesse und insbesondere das Interesse an einer Verkehrsberuhigung in diesem vornehmlich dem Einkaufen dienenden Straßenzug zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Nutzung und dem Geschäftsbesatz werden etliche Aspekte durch den Einzelhandelsverband nicht beachtet. So ist nach der zitierten Studie auch positiv zu bewerten, dass bereits heute keine Leerstände vorhanden sind. Schließlich ist zu beachten, dass ausreichend (Außen-)Gastronomie vorhanden ist. Auch der Mix an Aktivitäten zur Belebung der Innenstadt wird vom Einzelhandelsverband nicht erwähnt, ist aber in puncto Nutzung durchaus von Bedeutung, wie andere gewichtige Untersuchungen belegen. Es mag sein, dass das Verkaufsflächenverhältnis (Fußgängerzone/nicht integrierte Standorte) verbesserungsfähig ist. Doch soll sich dies aufgrund des umfassenden Ansatzes, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern, verbessern.</p> <p>Zudem handelt es sich bei dem an nicht integriertem Standort vorhandenen Verkaufsflächen gerade um solche, die in der Innenstadt sinnvollerweise nicht angesiedelt werden. Die bloße Wiedergabe von</p>	
--	--	--	--	--

		<p>4. Erreichbarkeit und Parken</p> <p>Positiv in puncto Erreichbarkeit. 1.400 Parkplätze (16 Einwohner / Platz, damit dürfte Schwetzungen zur Spitzengruppe der Studie gehören). Dynamisches Parkleitsystem und Besucherleitsystem sind vorbildlich. Insbesondere die Anzahl der vorhandenen Parkplätze scheint eher für die Einrichtung einer Fußgängerzone zu sprechen.</p> <p>Fußläufige Entfernung (bis 200 m zur zentralen Einkaufslage) untersucht. Wissenschaftlich gestützte Untersuchungen ergeben ganz deutlich, dass die Kunden kaum bereits sind, Entfernungen von mehr als 200 m zurückzulegen. Luftlinienuntersuchungen haben ergeben, dass die wenigsten größeren Parkplätze weniger als 200 m Luftlinie entfernt sind. Die tatsächlich zurück zu legenden Wege werden deutlich länger sein.</p> <p>Hier zeigt sich die Wichtigkeit der vorhanden Kurzzeitparkplätze in der Dreikönigstraße, aber auch in den Kleinen Planken und der Heidelberger Straße.</p> <p>Zum Vergleich: Die positive Teilgruppe der Studie weist pro 49 Einwohner einen Parkplatz in weniger als 200 m Entfernung und pro 34 Einwohner einen Stellplatz zwischen 300 und 500 m Entfernung aus.</p> <p>Parkgebührenproblematik: Auf der „grünen Wiese“ kostenlos Niedrige Parkgebühren notwendig, vor allem nicht sofort einsetzende Parkgebühren. Denkbar wäre grundsätzlich aber auch ein Erstattungssystem für</p>		<p>Verkaufsflächenverhältnissen lässt sich deshalb als Für und Wider der Schaffung der Fußgängerzone nicht heranziehen.</p> <p>Im Hinblick auf die Stellplätze ist festzustellen, dass ausreichend Plätze (auch in fußläufiger Entfernung) vorhanden sind (siehe oben 8). Die Gefahr, dass auf „der grünen Wiese“ geparkt wird, besteht insbesondere deshalb nicht, weil genügend Parkplätze vorhanden sind und auch die Parkgebühren angemessen sind. Zudem sind die Einzelhändler, wie in anderen Städten berechtigt, Parkgebühren im Sinne einer Kundenbindung zu erstatten.</p>	
--	--	---	--	---	--

		<p>Einkäufer.</p> <p>Argumente gegen Fußgängerzone Kleine Planken:</p> <p>Überdimensioniert, extreme Breite zwischen Lutherhaus, Kirche und gegenüberliegenden Geschäften (Gefühl von Leere, insbesondere, da Einzelhandelsbesatz erheblich unterbrochen ist. Im Bereich VHS und Sparkasse keine Einzelhandelsnutzungen mehr, große räumliche Trennung, um bis zum Müller-Markt zu kommen. Unterbrechung im Geschäftsbesatz spricht nach unserer Erfahrung absolut gegen eine Fußgängerzone in diesem Bereich.</p> <p>Städtebauliche Aufwertung des „Quartiers“ erscheint sicherlich sinnvoll, aber auch ohne Fußgängerzone realisierbar. (positives Beispiel Domvorplatz Speyer; lässt ein gestalterisches Gesamtkonzept erkennen, lässt aber gleichzeitig PKW-Verkehr zu.)</p> <p>Zusammenfassung:</p> <p>Unter Berücksichtigung der Ausführungen raten wir Ihnen von der Einrichtung einer reinen Fußgängerzone entlang der Mannheimer Straße und der Kleinen Planken ab.</p>		<p>Eine Überdimensionierung des Raums zwischen Lutherhaus, Kirche und gegenüberliegenden Geschäften liegt nicht vor. Denn nur, wenn ausreichend Raum zur Verfügung steht, lässt sich die beabsichtigte Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion des Platzes verwirklichen. Dass der Einzelhandelsbesatz in diesem Bereich unterbrochen ist, steht dem Vorhaben in der Mannheimer Strasse nicht entgegen.</p> <p>Ohne Fußgängerzone ist die beabsichtigte Aufwertung des gegenständlichen Gebiets nicht möglich. Dies wird unter Beachtung der bisherigen Situation sowie der Alternativen deutlich (siehe oben insbesondere 8 und 9).</p>	
13	Rechtsanwalt Joachim Bäcker, Heidelberger Straße 12, 68723 Schwetzingen	<p>Weitere 2 Mandanten / weitere 135 Unterschriften</p> <p>Bezug auf Schreiben Einzelhandelsverband Nordbaden vom 23.05.2006. Die vorgetragene Argumentation wird zum Gegenstand der Einwendungen aller Mandanten gemacht.</p>	30.05.2006	Siehe Ziffer 12	Die Anregung wird zur Kennt

					nis genom men.
14	Rechtsanwalt Joachim Bäcker Heidelberger Straße 12 68723 Schwetzingen	Vorschlag: Widmungsbeschränkung auf Fußgängerverkehr mit Ausnahme für Lieferverkehr und Anliegerverkehr	06.06.2006	Der Vorschlag zielt darauf jeglichen Verkehr, dessen Ziel die Kontaktaufnahme mit einer in der beabsichtigten Fußgängerzone wohnhaften oder geschäftsmäßig tätigen Person ist, zuzulassen. Diese Art Regelung wäre weitergehend als die heute bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Regelung. Nach dem Satzungsentwurf soll (gewerblicher)Lieferverkehr zeitlich befristet, Fahrverkehr der Bewohner, die Stellplätze im Bereich der Fußgängerzone vorhalten und Fahrverkehr der Bewohner ohne Stellplätze zu Be- und Entladungszwecken zeitlich unbegrenzt zulässig sein. Die beabsichtigte Verkehrsberuhigung tritt nicht ein, wenn dieser Umfang der zulässigen Fahrzeugnutzung erweitert wird. Insbesondere ist darüber hinaus kaum kontrollierbar, ob es sich um Anliegerverkehr handelt. In der Konsequenz geht das Ziel einer merklichen Verkehrsberuhigung verloren.	Die Anreg ung wird zur Kennt nis genom men
15	Herr Klaus Schäfer, sowie weitere Anwohner der Mannheimer und Heidelberger Straße	Vorgetragen wird die Befürchtung des Auftretens einer unerträglichen Lärm- und Abgasbelästigung in der Dreikönigstraße und Heidelberger Straße, sowie des Verkehrsrückstaus in der Einmündung Mühlenstraße. Geltend gemacht wird weiter ein verstärkter Umsatzrückgang in der Heidelberger Straße für die dort ansässigen Geschäftsleute, sowie eine Wertminderung der dortigen Immobilien. Letztlich wird auf eine Unfallgefahr	31.05.2006	Die Änderung der Verkehrsfunktion der Mannheimer Straße wird in der Tat auch zu einer Änderung der Verkehrsbeziehungen in den umliegenden Straßen führen. Indes ist bereits heute der Fahrverkehr in der Mannheimer Straße weitgehendst eingeschränkt. Die Teileinziehung und Umwandlung dieses	Die Anreg ung wird zur Kennt nis genom men

		hingewiesen beim Ein- und Ausfahren aus den anliegenden Grundstücken.		<p>Straßenstücks zur Fußgängerzone wird deshalb nur mehr geringe Änderungen der Lärm- und Abgasbelastigungen mit sich bringen, auch im Bereich der Heidelberger und Dreikönigstraße. Keineswegs werden hier unerträgliche, nicht mehr gesetzeskonforme Zustände erreicht werden. Einem Verkehrsstau bei der Ausfahrt der Heidelberger Straße in die Mühlenstraße kann durch sonstige verkehrslenkende Maßnahmen Rechnung getragen werden. Die Zunahme des Fahrverkehrs in den umliegenden Straßen wird nicht derart erheblich sein, dass ein Aus- und Einfahren auf die anliegenden Grundstücke nicht mehr möglich ist.</p> <p>Auch hier ließe sich durch verkehrsregelnde Maßnahme ggf. eine Verbesserung der An- und Abfahrtsituation erreichen. Eine Minderung des Immobilienwertes der Grundstückseigentümer durch die geänderte Verkehrsführung wird nicht bezifferbar sein. Allesamt handelt es sich um Argumente, die berechtigterweise vorgetragen werden, die aber nicht so schwer wiegen, als dass die Teileinziehung nicht vorgenommen werden sollte.</p>	
16	Fa. Reiser GmbH Uhren und Schmuck, Mannheimer Str. 27, 68723 Schwetzingen	Vorgetragen wird vom Geschäftsführer der Fa. Reiser GmbH einerseits die geringe Schaufensterdichte von ca. 25 % im Bereich der Mannheimer Straße (Kleine Planken). Ferner wird darauf verwiesen, dass die benachbarte Hofeinfahrt, das Pfarrhausgebäude, das Kirchengebäude, das Lutherhausgebäude, die Sparkassen und Volkshochschulfassade nicht zum Shoppen und Bummeln einladen würden. Zudem sei mit dem Bahnhofsvorplatz ausreichend	08.06.2006	Die skizzierte Anzahl der Schaufensterdichte von ca. 25 % im Bereich der Kleinen Planken, stellt kein Argument dar, das gegen die Ausweisung der Fußgängerzone im Bereich der Mannheimer Straße / Kleine Planken spricht. Denn mit Ausweisung der Fußgängerzone wird die Möglichkeit zur baulichen Umgestaltung dieses Bereiches nicht	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen

		<p>Platz zum Verweilen da. Es sei im Übrigen auch möglich, die Kleinen Planken zeitweise für Veranstaltungen, Feste, Wochenmärkte, etc. abzusperren, wie dies in der Vergangenheit auch schon mit Erfolg durchgeführt worden sei. Im Übrigen sollten die Parkmöglichkeiten im Bereich der Kleinen Planken erhalten bleiben.</p>	<p>ausgeschlossen. Eine wirksame und nachhaltige Verkehrsberuhigung erfordert die Ausgestaltung einer Fußgängerzone sowohl im Bereich der Verbindung zur Carl-Theodor-Straße, wie kumulativ die Festsetzung einer Fußgängerzone auch im Bereich zwischen Wildemannstraße und Dreikönigstraße / Heidelberger Straße. Anderenfalls lässt sich eine nennenswerte Verkehrsberuhigung nicht erreichen. Im Übrigen wird auf die Abwägung unter Ziff. 8 und 9 verwiesen.</p>	
--	--	---	---	--