

Vertraulich zu behandeln
bis zur ersten öffentlichen
Beratung in den Gremien
des Gemeinderats

Stadt Heidelberg
Dezernat II
Tiefbauamt

**Grundausbau Rohrbacher-/Karlsruher Straße
- Zustimmung zur vorgestellten Planung (Hst.
2.6600.950000.049)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentl.	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat West.- /Südstadt	09.03.2004	N	O ja O nein O ohne Zustimmung zur Beschlussempfehlung siehe Seite 2.2 10:00:00	
Bauausschuss	23.03.2004	N	O ja O nein O ohne ::	
Gemeinderat	22.04.2004	J	O ja O nein O ohne ::	

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt empfiehlt dem Bauausschuss und dem Gemeinderat der vorgestellten Planung zuzustimmen mit dem Ziel, einen Baubeginn in 12/2004 zu realisieren.

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt am 09.03.2004:

01.00 Beschlussvorlage DS: 5017/2004
Grundausbau Rohrbacher-/Karlsruher Straße
Zustimmung zur vorgestellten Planung

Die Pläne zu diesem Tagesordnungspunkt sind im Sitzungssaal ausgehängt.

Herr Kissel (Tiefbauamt), Herr Kellermann (Stadtwerke) und Herr Coppius (HSB) stehen für Fragen aus dem Bezirksbeirat zur Verfügung.

Herr Kissel stellt die Planung anhand der ausgehängten Pläne vor.

Der Bezirksbeirat bittet die Verwaltung zu prüfen, ob nicht schon jetzt die Voraussetzungen für einen späteren Leitungsanschluss der dortigen Grundstücke an die Fernwärme in der Rohrbacher Straße geschaffen werden können. Außerdem wird vorgeschlagen, eine Querungshilfe für Radfahrer in Form einer Ampel in der Görresstraße einzurichten.

Der Vorsitzende, Herr Schmidt, stellt den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt empfiehlt dem Bauausschuss und dem Gemeinderat der vorgestellten Planung zuzustimmen mit dem Ziel, einen Baubeginn in 12/2004 zu realisieren.

Abstimmungsergebnis: mit 10 : 0 Stimmen **angenommen**

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung

.....
Hans-Joachim Schmidt

Begründung

1.1 Sachstand

Die Stadt Heidelberg plant den dringend erforderlichen Grundausbau (ohne verkehrsändernde Maßnahmen) der Rohrbacher-/Karlsruher Straße - 1. Bauabschnitt - im Abschnitt zwischen der Franz-Knauff-Brücke/Liebermannstraße und der Rheinstraße/Eselsgrundweg auf einer Länge von ca. 950 m.

Derzeit befindet sich ein Mischkanal mit unterschiedlichem Durchmesser im vorhandenen Straßenraum. Im nördlichen Abschnitt des Planungsbereiches verläuft der Kanal außerhalb der Gleisanlagen im westlichen Straßenraum; im Bereich ab Ende Bergfriedhof direkt unter der Gleistrasse.

An den Kanal ist auch die Straßenentwässerung und die Gleisentwässerung angeschlossen. Es ist vorgesehen, den vorhandenen Mischwasserkanal und die Straße einschließlich der Gehwege grundlegend zu erneuern.

Die HSB plant in diesem Zuge den Neubau kundenfreundlicher und behindertengerechter Haltestellen an den vorhandenen Standorten Bergfriedhof, Bethanien-Krankenhaus und Rheinstraße für die Straßenbahnlinien 3 und 4.

Alle Leitungstrassen sind, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, entsprechend den gültigen Konzessionsverträgen zu sichern, umzulegen oder baulich anzupassen, wozu im Verlauf der Vorentwurfsplanung eine rechtzeitige Koordinierung mit den Leitungsträgern erfolgt ist.

In Folge des Ausbaus bzw. der Anlage der neuen Haltestellen müssen in den Haltestellenbereichen Bergfriedhof, Bethanien-Krankenhaus und Rheinstraße 20 KV- und 1 KV-Leitungen, Fernmeldekabelanlagen, Gas- und Wasserleitungen, Kabelverteilerschränke und Niederspannungshausanschlüsse verändert, umgelegt bzw. neu geordnet werden.

Die notwendigen Maßnahmen wurden seitens der Stadtwerke Heidelberg AG in einen Lageplan eingetragen und sind Bestandteil der Vorentwurfsplanung. Die dazu notwendigen Kosten sind in der Kostenberechnung enthalten.

1.2 Planungsträger

Vorhabensträger und Antragsteller für den GVFG-Antrag ist die HSB, während die Projektleitung das Tiefbauamt der Stadt Heidelberg übernimmt.

Die Planung wurde im Einvernehmen mit folgenden Beteiligten aufgestellt und abgestimmt:

- Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt
- Stadt Heidelberg, Verkehrsreferat
- Abwasserzweckverband Heidelberg
- HSB
- Versorgungsträger

Anregungen und Bedenken dieser Beteiligten sind in die Planunterlagen eingearbeitet worden.

1.2.1 Beschreibung der Planung

Die Anordnung und der Neubau der behindertengerechten Haltestellen (gemäß Drucksache 230/2002) orientiert sich am vorhandenen Straßenraum.

Bedingt durch Grundstückszufahrten im Haltestellenbereich kann allerdings nicht immer auf der gesamten Haltestellenlänge eine 30 cm hohe Bahnsteigkante angeboten werden, die einen behindertengerechten Zugang zu dem ÖPNV ermöglicht. In ggf. erforderlichen Zufahrtbereichen zu Privatgrundstücken wird der Bordstein mittels Rampen auf 5 – 8 cm abgesenkt. Alle Haltestellen wurden dabei in der Lage so angeordnet, dass die Türen der

Fahrzeuge und damit der Einstieg nicht im Zufahrtsbereich liegen und auch für einen möglichen Einsatz älterer Fahrzeugtypen verträglich ist. Diese Vorgehensweise ist mit der Technischen Aufsichtsbehörde in Stuttgart (TAB) auf die Genehmigungsfähigkeit vorabgestimmt.

1.2.2 **Untersuchte Alternativen**

Großräumige Alternativen, wie z.B. eine grundsätzlich andere Lage der Gleistrasse im Straßenraum und damit eine deutliche Änderung der Haltestellenbereiche, wurden auf Grund der örtlichen Gegebenheiten ausgeschlossen. Die Planung der neuen Haltestellen orientiert sich ausschließlich an den vorhandenen Gleisanlagen sowie den vorhandenen Zwangspunkten im Straßenraum.

Kleinräumige Alternativen sind allerdings bei der Anordnung und Lage der Haltestellen mit untersucht und bewertet worden.

1.3 **Abwicklung MIV**

Da die Planung einen Grundausbau zwischen den vorhandenen Straßenraumgrenzen sowie den Neubau von behindertengerechten Haltestellen in vorhandenem Straßenraum vorsieht, wird es keine Veränderungen in der Verkehrsabwicklung für den MIV geben. Alle vorhandenen Abbiegebeziehungen werden beibehalten und dem künftigen Standard entsprechend angepasst.

1.4 **Nebenanlagen, Radwegführung, Gehwege**

Durch den geplanten Grundausbau bleiben die Nebenanlagen in unveränderter Breite bestehen. Lediglich in den Bereichen der zukünftigen Haltestellen wird es Veränderungen geben, da hier die Warte- und Gehwegbereiche als Mischflächen ausgebildet und entsprechend der Nutzungen verbreitert werden.

Der Anschluss des von Norden kommenden Radweges westlich der Rohrbacher Straße erfolgt an die Liebermannstraße. Zwischen der Franz-Knauff-Brücke und der Görresstraße wird beiderseits der Rohrbacher Straße ein kombinierter Geh- und Radweg (Breite ca. 2,5 m) auf dem vorhandenen Gehweg ausgebildet (siehe DS: 5092/2003). Südlich der Görresstraße wird kein Radweg vorgesehen. Angebotsstreifen für Radfahrer werden generell nicht ausgeführt.

1.5 **Ruhender Verkehr**

Gegenüber dem derzeitigen Zustand wird es im ruhenden Verkehr Veränderungen geben. Im Bereich der Rohrbacher Straße sind künftig beidseitig Längsparkstreifen mit einer Breite von 2 m im Straßenraum vorgesehen. Anteiliges Parken auf den Gehwegen entfällt komplett.

1.6 **Erschließung angrenzender Grundstücke**

Die Zufahrten zu allen angrenzenden privaten Grundstücken werden entsprechend der heutigen Situation aufrecht erhalten.

Die Grundstückszufahrten in den Haltestellenbereichen erfolgen in Anbetracht der vorhandenen Situation nicht direkt von der Rohrbacher Straße sondern über die Aufenthaltsflächen und den Bahnsteig. Aus Sicherheitsgründen und unter Beachtung der von dem Gemeinderat der Stadt Heidelberg vorgegebenen Standardhaltestellenvariante sind die Zufahrten für Anwohner zu ihrem Grundstück über die Nutzung der Mischfläche zu erreichen (Ausnahmegenehmigung).

Während der Baumaßnahme wird die uneingeschränkte Zufahrtmöglichkeit für alle Anlieger, Geschäftshäuser und die Feuerwehr in Form von entsprechenden Provisorien angeboten.

1.6.1 Planung Abwasserkanalisation

Die vorhandene Mischwasserkanalisation soll im gesamten Planungsbereich aus den vorhandenen Gleisanlagen verlegt werden. So ist gewährleistet, dass ein einwandfreier Betrieb der HSB bei Störungen sowie bei den notwendigen Spül- und Wartungsvorgängen für die Kanalleitung erfolgen kann.

Bauverfahren

Bedingt durch die Tiefenlage bis zu 7,0 m und dem erforderlichen Arbeitsraum von bis zu 3,0 m für diese neue Leitung wurde in einer Kostenvergleichsrechnung festgestellt, dass ein unterirdischer Vortrieb mit Start- und Zielbauschächten sowie Durchfahrtschächten im Bereich einmündender Kanalleitungen auf gesamter Länge deutlich kostengünstiger ist als eine offene Bauweise mit Spunddielensicherung und entsprechendem Bodenaushub. Die offene Bauweise hat zudem den Nachteil, dass große Behinderungen für den Verkehrsablauf im MIV und für die Straßenbahn zu erwarten sind.

Die neue Kanalleitung soll deshalb weitestgehend im Microtunnelbau hergestellt werden.

1.7 Kostenträger

Für den behindertengerechten Ausbau der Haltestellen sind Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt worden.

Der förderungswürdige Bereich erstreckt sich dabei auf den unmittelbaren Haltestellenbereich einschließlich der Verziehung von mind. 42 m beidseitig der Haltestellen. Diese Verziehungen sind aus technischer Sicht zur Verziehung der Gleistrasse von 3,0 m auf 4,0 m nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen erforderlich.

Nach derzeitigem Stand können für den behindertengerechten Ausbau der Haltestellen bis max. 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

1.8 Kosten

Die auf die Stadt entfallenden Kosten der Maßnahme belaufen sich auf:

Straßenbau	3.630.000 € (Hst.2.6600.950000-049)
Kanalbau	<u>1.200.000 €</u> (Hst.2.7000.950000-027)
	<u>4.830.000 €</u>

Zur Durchführung der Arbeiten, die keine verkehrsändernde Maßnahmen beinhalten, stehen im HH-Plan 2004 für den Straßenbau kassenwirksame Mittel von 350.000 € , eine Verpflichtungsermächtigung von 3.150.000 € sowie ein HH-Rest aus 2003 in Höhe von 130.000 € (insgesamt 3.630.000 €) zur Verfügung.

Für die Kanalbauarbeiten sind im HH-Plan 2004 kassenwirksame Mittel von 100.000 € sowie eine Verpflichtungsermächtigung von 1.100.000 € (insgesamt 1.200.000 €) eingeplant.

gez.: Prof. Dr. Raban von der Malsburg