

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Vorentwurf
Umbau Speyerer Straße
zur Verkehrsverbesserung und äußeren
Erschließung der Bahnstadt**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt	28.06.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.07.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	02.08.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat erklärt sich mit der vorgeschlagenen Konkretisierung der Rahmenplanung Bahnstadt für den Bereich der Speyerer Straße einverstanden und beschließt die vorgelegte Vorplanung für den Umbau der Speyerer Straße zwischen Baumschulenweg und Carl-Benz-Straße

- a) als Grundlage für Entwurfsplanung und Förderantrag und*
- b) bekundet damit das öffentliche Interesse an einem Abbruch des Kulturdenkmals ehemalige Güterbahnbrücke.*

Die Detaillierung und die Umsetzung der Planung sollen mit höchster Priorität verfolgt werden

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Ausschnitt aus Illustrationsplan Rahmenplanung Bahnstadt
A 2	Ausschnitt aus Luftbild Bahnstadt
A 3	Kleine Fotodokumentation
A 4	Lageplan Bestand
A 5	Lageplan Vorplanung
A 6	Lageplan Endzustand – Ausschnitt aus Konzept öffentlicher Raum
A 7	Querschnitt auf Höhe des heutigen Unterführungsbauwerks
A 8	Querschnitt auf Höhe Burger King
A 9	Querschnitt auf Höhe "ABB-Gebäude"
A 10	Perspektive von der Rudolf-Diesel-Straße stadteinwärts
A 11	Perspektive vom Baumschulenweg stadteinwärts

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 2	+	Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen. Begründung: Das Projekt dient der Bahnstadtentwicklung und allen Verkehrsarten. Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Begründung: Das Projekt beseitigt mit der Unterführung einen für Fußgänger und Radfahrer äußerst unangenehmen und unsicheren Bereich. Ziel/e
MO2	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Das Projekt verbessert die Verbindungs- und Erschließungsfunktion der Speyerer Straße für alle Verkehrsarten.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

Begründung:

Inhaltsübersicht

1. Ziele des Projekts
2. Sachstand
3. Hauptmerkmale des Vorentwurfs
4. Zeitliche Bindungen und Begründung der hohen Priorität
5. Kosten
6. Weiteres Verfahren

1 Ziele des Projekts

1.1 Beseitigung „Tunnel“ und Wiederherstellung Stadteingang

Die heutige Unterführung der Speyerer Straße unter dem ehemaligen Güterbahngelände bildet mit 66 Meter Länge und 11,80 Meter Breite ein verkehrliches wie stadträumliches „Nadelöhr“ (siehe Anlage 3). Für den motorisierten Individualverkehr kann die vorhandene Fahrstreifensignalisierung die Situation etwas entschärfen; Radfahrern und Fußgängern stehen jedoch pro Fahrtrichtung nur ca. ein Meter Breite und eine schlechte Beleuchtung zur Verfügung. Diese Situation ist gefährlich und muss behoben werden.

Mit der von der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft avisierten Inbetriebnahme der Ersatz-Hauptspeiseleitung im August 2006 verliert das Brückenbauwerk seine letzte technische Funktion. Die Entbehrlichkeit des Brückenbauwerks für den Bahnbetrieb eröffnet die Chance, einen sichereren und angenehmeren Stadteingang auszubilden und mit einer Neuordnung der Straße in Linienführung, Querschnitt und Höhe für alle Verkehrsteilnehmer optimale Bedingungen zu schaffen.

Die Rahmenplanung Bahnstadt beinhaltet diesbezüglich bereits Vorgaben (siehe Anlage 1 und 2), die im Rahmen der Vorplanung Speyerer Straße überprüft, verfeinert und in eine Straßenplanung umgesetzt wurden.

1.2 Vernetzung der Speyerer Straße mit den Straßen und Wegen der Bahnstadt

Die nordwestliche Rudolf-Diesel-Straße beziehungsweise in ihrer Verlängerung der „Lange Anger“ sind Sammelstraßen zur Anbindung der ersten Wohnquartiere der Bahnstadt im Individualverkehr und im öffentlichen Nahverkehr. Der Knoten Rudolf-Diesel-Straße / Speyerer Straße weist im Bestand bereits für die Baustellenerschließung gravierende Mängel auf. Er ist so auszubauen, dass zusätzliche Fahr- bzw. Wegebeziehungen stattfinden können (Linksabbieger von Süden, Querung entlang Rudolf-Diesel-Straße, Fußgängerfurten).

Die Grüne Terrasse als Promenade und Naherholungsbereich läuft ebenfalls von Nordwesten auf die Speyerer Straße zu (siehe Anlage 1). Hohe Fuß- und Radwegequalitäten sind quer und längs der Speyerer Straße weiter zu führen.

1.3 Imagebildung Bahnstadt als attraktiver urbaner Stadtteil

Die Bahnstadt wird in der Öffentlichkeit in erster Linie von ihren Rändern beziehungsweise von den Hauptverkehrswegen aus wahrgenommen. Die Speyerer Straße ist in dieser Hinsicht von besonderer Bedeutung:

- aufgrund der Sichtbeziehung aus der Speyerer Straße von Süden kommend auf die Stadtkante der Wohnterrasse,
- als Hauptanbindung der Bahnstadt im Südosten und
- aufgrund der bloßen Menge der sich auf ihr bewegenden Verkehrsteilnehmer. Von keiner anderen Straße aus werden so viele Blicke auf die Bahnstadt und ihre Entwicklung geworfen.

Je nach dem, wie sich Speyerer Straße und Stadteingang den dort vorbeifahrenden Menschen präsentieren, kann die Bahnstadt von dort als Adresse wahrgenommen werden und zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und zum Besuch einladen.

1.4 Für Neubauten Straßenbezug und Zugänglichkeit ermöglichen

Die Rahmenplanung Bahnstadt sieht für die Speyerer Straße nördlich der Grünen Terrasse ein Kerngebiet mit geschlossener Blockrandbebauung und circa 6 Geschossen vor. Gleichlautende Vorgaben macht der Bebauungsplan „Gewerbegebiet östlich der Speyerer Straße“ von 1994 für den östlichen Straßenrand. Eine allmähliche Umsetzung dieser Planungsvorgaben führt zu einer raumprägenden Bebauung, wie es das nördlich gelegene ABB-Gebäude bereits zeigt. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an den Straßenraum. Die Geometrien von Straße und zukünftiger Bebauung sind in Achse, Rhythmus und Höhe aufeinander abzustimmen. Insbesondere im Bereich der heutigen Unterführung können neue Gebäude und öffentlicher Raum von einer Höhenanpassung profitieren, die die Erdgeschosse von der Speyerer Straße her zugänglich macht.

2 Sachstand

2.1 Förderantrag gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Unter dem Titel „Verkehrsverbesserung L 600 a Speyerer Straße zwischen Montpellierbrücke und Baumschulenweg“ hat das Tiefbauamt bereits im Jahr 2003 eine Entwurfsplanung erarbeitet und als Antrag auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Straßenbauamt eingereicht. Mit Schreiben vom 2.08.2005 wurde die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projekts vom Regierungspräsidium festgestellt und für das Gesamtprojekt ein Fördersatz von 70 % abzüglich Eigenanteil in Aussicht gestellt. Außerdem wurde um Abstimmung mit dem Programmantrag Äußere Erschließung Bahnstadt vom Oktober 2004 gebeten.

Der nun vorliegende Vorentwurf integriert die Planungsvorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt in den Straßenentwurf Speyerer Straße. Bei positiver Beschlussfassung wird der laufende Förderantrag geändert.

2.2 Antrag auf Abbruch Brückenbauwerk

Das Brückenbauwerk im Eigentum der aurelis real estate Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist ein Kulturdenkmal gemäß § 2 des Denkmalschutzgesetzes. Das öffentliche Interesse an einem Abbruch wird durch die Vorplanung Umbau Speyerer Straße hinreichend erläutert. Mit dem Beschluss der Rahmenplanung Bahnstadt hat der Gemeinderat dieses öffentliche Interesse bereits auf der Zielebene bestätigt. Mit der nun vorliegenden Beschlussvorlage erfolgt die Bestätigung auf Projektebene.

3 Hauptmerkmale des Vorentwurfs

3.1 Ausreichende Dimensionierung

a) Fahrbahn

Die Speyerer Straße (Landesstraße 600 a) ist die leistungsfähigste Verbindung von und nach Südwesten (Schwetzingen, Sandhausen et cetera) sowie Zubringer zum Autobahnanschluss Heidelberg/Schwetzingen. Im Hinblick auf ihre Kraftfahrzeug-Belastung ist sie mit circa 40.000 Kraftfahrzeugen eine der größten Hauptverkehrsstraßen Heidelbergs. Für die Zukunft mit Bahnstadt werden aber nur noch geringe Zunahmen prognostiziert.

Diese Verkehrsmenge schlägt sich im Bestand wie in der Planung in der Anzahl der Fahrstreifen nieder: Zwei durchgehende Geradeausspuren pro Richtung zuzüglich einem Abbiegestreifen in der Knotenzufahrt, vor kritischen Knoten auch zwei. Daraus ergibt sich eine Regelbreite der Fahrbahn inklusive Mittelstreifen von knapp 19 Meter.

b) Seitenraum

Die Breite der Seitenräume (Baumstreifen, Radweg, Gehweg) orientiert sich an den städtebaulichen Gegebenheiten und den Zielen der Rahmenplanung: Mit der Umsetzung der Bahnstadt ist in der Speyerer Straße eine Intensivierung von Nutzung und baulicher Dichte zu erwarten. Dichte und Gebäudehöhe gemäß Rahmenplanung sind mit dem bestehenden „ABB-Gebäude“ vergleichbar. Die guten Naherreichbarkeiten der Bahnstadt werden zudem zu einem wesentlich stärkeren Fußgänger- und Radverkehr führen. Zur Wahrung annehmbarer straßenräumlicher Proportionen und zur Aufnahme und Förderung nichtmotorisierter Verkehrsteilnahme sind getrennte Geh- und Radwege mit Gehwegbreiten von 4 Meter, 2 Meter Radweg und 2 Meter Baumstreifen erforderlich. Insgesamt ergeben sich daraus Seitenräume von 8 Meter und eine Gesamtbreite des öffentlichen Straßenraums von knapp 35 Meter (siehe Anlagen 6, 7 und 8).

Diese Seitenraumbreite von 8 Meter wird erst mit einer Hochbautätigkeit im Sinne der Rahmenplanung Bahnstadt relevant und daher erst mit dieser hergestellt. Das hier vorgelegte straßenbauliche Projekt Umbau Speyerer Straße wählt Straßenachse und Querschnitt so, dass zunächst kein Eingriff in betriebsnotwendige Privatflächen erfolgen muss. An die Stelle der für den Endzustand geplanten getrennten Geh- und Radwege treten zunächst gemeinsame Geh- und Radwege unterschiedlicher Breite (siehe Anlagen 5, 7 und 8). Der notwendige Grunderwerb beschränkt sich im Wesentlichen auf die aurelis-Flächen in Höhe der heutigen Unterführung sowie auf einen circa 3 Meter breiten Streifen vor dem „ABB-Gebäude“ (vorbehaltlich einer Zustimmung des Grundstückseigentümers).

3.2 Allee

Die geplante Allee ist ein klassisches Gestaltungselement zur räumlichen Fassung großer städtischer Hauptverkehrsstraßen. Ihr südlicher Auftakt am Beginn der geplanten Blockrandbebauung markiert den Städteingang in den urbanen Stadtteil Bahnstadt. Großkronige Alleeebäume zonieren den Straßenraum in motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsraum. Allee und Grünstreifen sind gerade im Zwischenzustand vor der späteren städtebaulichen Entwicklung wichtige Gestaltungselemente, die die Wahrnehmung der Speyerer Straße als einen zusammenhängenden Stadtraum fördern (vergleiche Anlage 8). Ihre frühzeitige und gleichzeitige Pflanzung ist dafür besonders wichtig.

Der Baumbestand vor dem „ABB-Gebäude“ steht mit der geplanten Allee und Querschnittsaufteilung in Konflikt. Er ist außerdem in Vitalität und Größenentwicklung bereits sichtbar beeinträchtigt. Daher wird er im Zuge des Straßenumbaus durch städtebaulich und ökologisch hochwertigere großkronige Alleeebäume ersetzt.

3.3 Klare lineare Geometrien

Der Entwurf folgt dem einfachen wie strengen Ordnungsprinzip der klassischen Stadtstraße:

- Möglichst alle linearen Elemente und insbesondere die stark raumprägenden (Bebauung, Allee) werden parallel zueinander und zur Straßenachse ausgerichtet. Gerade die Speyerer Straße ist im südlichen außerörtlichen Abschnitt bereits durch eine strenge Linearität in Verkehrsweg und Allee gekennzeichnet. Die Vorplanung entwickelt diesen besonderen Charakter im nördlichen innerörtlichen Abschnitt weiter. Maßgebend für die neue Straßenachse in diesem Abschnitt ist die Bauflucht des „ABB-Gebäudes“. Straßenachse und Allee werden parallel dazu ausgerichtet.
- Veränderungen in Richtung oder Querschnitt werden weitestgehend vermieden bzw. an stadträumlichen Zäsuren (Kreuzungen, Plätze, nicht bebaute Abschnitte) aufgefangen. So verlangen die Bestandsgebäude südwestlich der heutigen Unterführung eine Parallelverschiebung der Straßenachse. Die notwendige Verziehung der Fahrbahnränder wird auf den unbebauten Straßenabschnitt konzentriert, in den später die „Grüne Promenade“ der Bahnstadt münden wird (siehe Anlagen 1 und 6).

3.4 Höhenanpassung

Die Speyerer Straße fällt heute von gut 110,5 Meter Höhe über Normalnull am Baumschulenweg, auf unter 107 Meter in der Unterführung und steigt nördlich davon wieder auf 111 Meter an der Gottlieb-Daimler-Straße sowie auf über 116 Meter auf der Montpellierbrücke. Der Abbruch des Brückenbauwerks am Stadteingang eröffnet die Möglichkeit, die heute tief ausgebildete Wanne und Längsneigung abzufachen und an die Höhenvorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt anzupassen.

Die Vorplanung Speyerer Straße orientiert sich an der Höhe der geplanten Wohnterrasse und Grünen Terrasse von 112,5 Meter über Normalnull abzüglich einer Sockelgeschosshöhe der Kopfbauten an der Speyerer Straße von 4 Meter bis 4,5 Meter. Die Höhenlage der Speyerer Straße wird wie in der Rahmenplanung vorgesehen an dieses Sockelgeschoss angepasst. Daraus ergibt sich eine Anhebung der Straße im Bereich der heutigen Unterführung um circa 1,5 Meter auf circa 108,5 Meter (vergleiche Anlage 7). Die dadurch notwendige Höhenanpassung südlich und nördlich betrifft einen Straßenabschnitt von insgesamt circa 320 Meter Länge zwischen der Gottlieb-Daimler-Straße und dem Wohngebäude nördlich der Abzweigung Baumschulenweg. Das Straßenniveau nähert sich dort überall dem Niveau der angrenzenden Grundstücke an.

3.5 Ausbau und Signalisierung des Knotens Rudolf-Diesel-Straße

Über den Knoten Rudolf-Diesel-Straße werden zukünftig der Lange Anger und damit die südöstlichen Wohnquartiere der Bahnstadt an das Hauptstraßennetz angebunden. Zu diesem Zweck ist eine Vollsignalisierung vorzusehen. Nach einer ersten Leistungsfähigkeitsberechnung ist in der nördlichen Knotenzufahrt in der Speyerer Straße ein gesonderter Rechtsabbieger in die Rudolf-Diesel-Straße erforderlich. Sollte sich diese mit dem Planungsfortschritt im Erschließungskonzept Bahnstadt bestätigen, so muss aus Platzgründen auf eine Linksabbiegemöglichkeit in die südöstliche Rudolf-Diesel-Straße verzichtet werden. Linksabbiegemöglichkeiten in Richtung Gewerbegebiet Hebelstraße bleiben an der Carl-Benz- und an der Gottlieb-Daimler-Straße erhalten.

3.6 Umbau Knoten Baumschulenweg und Abschnittsbildung südliche und nördliche Speyerer Straße

Der Knoten Baumschulenweg wird aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen in das Projekt einbezogen.

Die Stadteingangssituation bliebe bei Beibehaltung des Ist-Zustands an dieser Kreuzung stark gestört durch den mehrfachen Verschwenk der Straßenachse, durch die starke Aufweitung der Verkehrsflächen und durch ein übermäßig verkehrstechnisches Erscheinungsbild mit zahlreichen fahrdynamisch geprägten Inseln und Fahrbahnteilern (vergleiche Anlage 3 und 4).

Der Umbau des Knotens Baumschulenweg liefert einen weiteren wichtigen Beitrag zur stadträumlichen Neuordnung des heute sehr unruhigen Straßenverlaufs am Stadteingang. Dadurch lässt sich ab der Kurve südlich des Knotens eine gerade Blickachse in Richtung Stadt und Philosophenweg herausbilden. Es verbleibt lediglich eine leichte Störung dieser Blickachse durch die Bestandsgebäude nördlich des Knotens Baumschulenweg.

Die geplante kompaktere Geometrie macht den Knoten zudem übersichtlicher, angenehmer und sicherer für alle Verkehrsteilnehmer. Der Baumschulenweg kann dabei auf die Ein- und Ausfahrt der geplanten Feuerwache ausgerichtet werden. Eine spätere Wiederherstellung der historischen Allee in Richtung Schwetzingen („Maulbeerallee“) ist in dieser Planung bereits in Achse und Rhythmus berücksichtigt (siehe Anlage 6).

4 Zeitliche Bindungen und Begründung der hohen Priorität

Der Umbau der Speyerer Straße und die Wiederherstellung des Stadteingangs von Süden hat zum einen eine starke Signalwirkung für die gesamte Bahnstadt im Hinblick auf Realisierungsabsicht und Standortqualitäten. Vor allem aber sind Brückenabbruch und Straßenneubau Voraussetzung für die Erschließung der ersten Bau- und Wohngebiete: Mit dem Beginn der Erschließungsmaßnahmen für die ersten Wohnquartiere (Zollhofgarten) wird im Jahr 2007 gerechnet. Der Baustellenverkehr muss möglichst frühzeitig nicht nur über die Güteramtsstraße, sondern auch über die Rudolf-Diesel-Straße abgewickelt werden können. Außerdem muss die Versorgung durch die Leitungsträger sichergestellt sein. Der Anschluss an das Fernwärmenetz erfolgt von Süden über die Speyerer Straße.

5 Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf inklusive 19 % Mehrwertsteuer auf
brutto **8.360.000 €**

und untergliedern sich in folgende Hauptgruppen:

Brückenabbruch	1.000.000 €		
abzüglich aurelis-Anteil	500.000 €	=>	brutto 500.000 €
Umgestaltung Speyerer Straße (ohne Knoten Baumschulenweg)			brutto 4.680.000 €
Umgestaltung Knoten Baumschulenweg			brutto 1.440.000 €

Maßnahmebedingte Leitungsverlegungen

Gas/Wasser (Stadtwerke Heidelberg)	brutto	1.260.000 €
Entwässerungskanal (Tiefbauamt)	brutto	480.000 €

Die Kosten des seit dem Jahr 2003 beim Fördergeber liegenden Projekts „Verkehrsverbesserung Landesstraße 600a Speyerer Straße zwischen Montpellierbrücke und Baumschulenweg“ liegen für den Bereich südlich des Czernyrings bei (inklusive 19 % Mehrwertsteuer)
brutto 4.870.000€

Der monetäre Unterschied zwischen dem Entwurf aus dem Jahr 2003 und der nunmehr vorliegenden Vorplanung erklärt sich aus

- der Höhenanpassung der Speyerer Straße zwischen dem Baumschulenweg und der Gottlieb-Daimler-Straße an die Rahmenplanung Bahnstadt,
- der Anpassung in Achse und Breite an die Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt, soweit dies mit den bestehenden Nutzungen derzeit vereinbar erscheint,
- der stadträumlichen Neuordnung zwischen Baumschulenweg und Czernyring zur Wiederherstellung des Stadteingangs und
- der geplanten Baumallee.

Eine Beschränkung des Projekts auf den Teilabschnitt, der von der Höhenanpassung betroffen ist (siehe 3.4) wurde im Rahmen der Vorplanung intensiv auf ihre Zweckmäßigkeit hin überprüft. Sie stellte sich als unvereinbar mit dem Konzept einer stadträumlichen Neuordnung durch Allee und Linearität heraus. Da dieses Konzept typisch für viele Hauptverkehrsstraßen in Heidelberg ist (Berliner Straße, Kurfürstenanlage), sollte gerade in beziehungsweise am Rande der Bahnstadt darauf nicht verzichtet werden.

Eine Aussage zu den förderfähigen Kostenanteilen ist derzeit nicht möglich. Auch für die gegenüber dem Förderantrag von 2003 geänderte Planung ist mit einem Grundfördersatz von 70 % abzüglich Eigenanteil zu rechnen. Höhe und Anteil zuwendungsfähiger Kosten können erst auf Basis der Entwurfsplanung im Rahmen des Förderantrags geklärt werden.

6 Weiteres Verfahren

Sobald die Beschlussfassung zur Vorplanung vorliegt, wird die Verwaltung eine Entwurfsplanung erarbeiten, beim Zuschussgeber vorlegen und einen Antrag auf Abbruchgenehmigung des Brückenbauwerks vorbereiten. Danach erfolgen die weiteren Planungsschritte bis hin zur Ausführungsplanung. Jede der weiteren Planungsphasen wird in Abstimmung mit den Zielen und dem aktuellen Sachstand der Erschließung des neuen Stadtteiles durchgeführt. Ein Beginn der Abbrucharbeiten Ende 2007 wird angestrebt.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg