

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Bahnstadt Heidelberg - Fortschreibung
Rahmenplanung Bahnstadt September 2007**

Beschlussvorlage

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Behandlung | Zustimmung zur Beschlussempfehlung | Handzeichen |
|--|----------------|------------|--|-------------|
| Haupt- und Finanzausschuss, Stadtentwicklungs- u. Verkehrsausschuss | 28.11.2007 | N | <input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne | |
| Haupt- und Finanzausschuss | 05.12.2007 | N | <input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne | |
| Gemeinderat | 20.12.2007 | Ö | <input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und der Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss: Die Rahmenplanung 2007 wird zur Grundlage für die Durchführung der Stadtentwicklungsmaßnahme Bahnstadt.

| Anlagen zur Drucksache: | |
|--------------------------------|--|
| Lfd. Nr. | Bezeichnung |
| A 1 | Städtebaulicher Rahmenplan Bahnstadt 2007, A 3 |
| A 1 | Städtebaulicher Rahmenplan Bahnstadt 2007, (je einmal im Großformat für Fraktionen und Einzelstadträte) |
| A 2 | Begründung zum Städtebaulichen Rahmenplan Bahnstadt 2007 |
| A 3 | Teilplan Straßennetz - Bahnrandstraße |
| A 4 | Teilplan Straßennetz - Freihaltetrasse |
| A 5 | Teilplan Straßennetz - ohne Bahnrandstraße |
| A 6 | Gutachten Rechtsamt Stadt Heidelberg (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien) |

I. 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: |
|--------------------------|-------------------|---|
| SL 5 SL 6 SL12 | + | <p>Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen Stärkere Funktionsmischung</p> <p>Begründung: Die Konversion der Bahnfläche ermöglicht es, unversiegelte Freiflächen im Außenbereich zu sparen. Durch die Entwicklungsmaßnahme soll die Voraussetzung für eine Umsiedlung von gewerblicher Nutzung geschaffen werden. Ziel ist die Gewinnung von notwendigen Wohnbau-Erweiterungsflächen, in einem absehbaren Entwicklungszeitraum. Dabei können vorhandene Flächen effektiver genutzt, die Freiraumqualität verbessert und eine höhere Funktionsmischung erreicht werden.</p> |
| AB 7 AB 9 AB 11 | + | <p>Ziel/e: Innovative Unternehmen ansiedeln Bessere räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten Vereinbarkeit von beruflicher Tätigkeit mit Erziehungs- u. Pflegeaufgaben erleichtern</p> <p>Begründung: Im Stadtteil Bahnstadt wird eine Verbesserung beziehungsweise Weiterentwicklung von nachhaltigen Wohn- und Arbeitsverhältnissen angestrebt. Durch Funktionsmischung kann eine bessere Zuordnung von Arbeiten und Wohnen erreicht werden.</p> |
| WO 2 WO 3 WO 7 | + | <p>Ziel/e: Preiswerten Wohnraum sichern und schaffen, Konzentration auf den preisgünstigen Mietwohnungsmarkt Wohnungsbau und Beschäftigungspolitik verknüpfen Schaffung einer angemessenen sozialen Infrastruktur</p> <p>Begründung: Die Entwicklungsmaßnahme ermöglicht, aufgrund eines besseren Zugriffs auf das Bauland, die zeitnahe Umsetzung der Zielsetzung nach mehr Wohnraum und einem preiswerten Wohnangebot. Darüber hinaus können neue Wohnformen und ökologisches Bauen besser gefördert und gesteuert werden. Das Modell Räumlicher Ordnung weist eindeutig darauf hin, dass der Bereich Bahnstadt wesentliche Anteile an potentiellen Wohnbauflächen, bezogen auf die Gesamtstadt, beinhaltet und eine langfristige, stadtentwicklungspolitisch sinnvolle und notwendige Perspektive darstellt.</p> |

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

Beschlusslage

Am 26.06.2003 beschloss der Gemeinderat, die Rahmenplanung Bahnstadt in der Fassung vom 09.05.2003 der weiteren Bearbeitung des Projektes Bahnstadt zugrunde zu legen.

Konzeptionelle Planungsschritte nach 2003

Programmantrag Äußere Erschließung im Individualverkehr, Oktober 2004:

Am 11.10.2004 wurde beim Regierungspräsidium Karlsruhe der Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg eingereicht. Der Antrag umfasst die Maßnahmenpakete Neu-/Umbau von Hauptverkehrsstraßen sowie Neubau von Fuß- und Radwegbrücken und konkretisiert und vervollständigt diesbezüglich die Rahmenplanung 2003 in wesentlichen Kostenfaktoren und in der Anbindung an die B 37. Nach dem Beschluss der Rahmenplanung 2007 wird die Abstimmung mit dem Regierungspräsidium als Zuschussgeber sowie als Straßenbaulastträger der B 37 im Bereich „Rittel“ wieder aufgenommen.

Planungskonferenz Wohnen, Dezember 2004:

Am 3. Dezember 2004 fand die Planungskonferenz Wohnen mit rund 80 Teilnehmern aus Verwaltung, Sozialbereich, Kinder- und Jugendarbeit, Sport, Kultur, Kirchen und sachkundigen Bürgern statt. In Arbeitsgruppen wurden verschiedene Themen (Wohnungsnachfrage und –bedarf; Soziales / Nachbarschaft; Ökologie / Gesundheit) erarbeitet und Empfehlungen für die weiteren Planungen ausgesprochen.

Parkraumworkshop, April 2005:

Die Parkraumorganisation ist in urbanen Stadtquartieren entscheidend für die städtebauliche Qualität des Freiraums wie für die Erreichbarkeit durch den notwendigen Kraftfahrzeugverkehr. Aufgabe des Fachworkshops „Parkraum in neuen Stadtquartieren – Parkraumkonzeption Bahnstadt Heidelberg“ war, den aktuellen Stand der bundesweiten Fachdiskussion für die Bahnstadt zu erschließen. In der Nachbereitung des Workshops wurde für die Bahnstadt eine spezifische Lösung des Interessenausgleichs im Konflikt um knappe Flächen erarbeitet.

Konzept öffentlicher Raum, September 2005:

Das Konzept öffentlicher Raum vertieft die Rahmenplanung in den Fragen der technischen Erschließung und der Gestaltung des öffentlichen Raums. Es beinhaltet die Unterthemen Freiflächenkonzept, Lichtkonzeption, städtebauliche Vertiefungen, soziale Infrastruktur, Quartiersaufbau, Verkehrserschließung, Energiekonzeption, Erdmassenausgleich, Regenwasserbewirtschaftungskonzeption, technische Infrastruktur, Grünordnung und die Stufen der Realisierung.

Am 10.06.2005 wurde die interessierte Öffentlichkeit in der Veranstaltung „Plätze, Parks und Promenade in der Bahnstadt“ über die Planungen zum öffentlichen Raum in der Bahnstadt informiert.

Workshop Quartiersmanagement, November 2005:

Am 4. und 5. November 2005 wurde ein Workshop zum Thema Quartiersmanagement in der Bahnstadt abgehalten, an dem rund 50 Personen aus verschiedenen betroffenen Organisationen sowie Stadträte teilnahmen. Arbeitsgruppen erarbeiteten Empfehlungen zu unterschiedlichsten Themen im Rahmen der Entwicklung des neuen Stadtteils. Insbesondere wurde festgestellt, dass Quartiersentwicklung bereits in der Planungs- und Aufbauphase mit den anfangs noch potentiellen Bewohner/innen einsetzt und hierfür zumindest in der Anfangsphase ein professionelles Quartiersmanagement notwendig ist.

Planerische Begleitung der Vertragsverhandlungen 2005 bis 2007:

Die Verhandlungen zunächst mit aurelis dann mit der EGH wurden von umfangreichen planerischen Arbeiten und Bemühungen um Interessenausgleich begleitet. Es waren eine Vielzahl von Varianten zu teilräumlichen, fachlichen und strategischen Aspekten zu erarbeiten, in das Gesamtkonzept zu integrieren und auf Ihren Beitrag zur Optimierung der Rahmenplanung zu überprüfen. Zahlreiche Optimierungsvorschläge mit positivem Prüfergebnis wurden in die Fortschreibung der Rahmenplanung integriert. Mit dieser Vorlage wird der derzeitige Stand der Fortschreibung als neue Rahmenplanung 2007 dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.

Rahmenplanung 2007

Die – ausgelöst durch eine Vielzahl von Optimierungsüberlegungen – überarbeitete Rahmenplanung bedarf auch in Zukunft einer städtebaulichen Qualifizierung und Vertiefung. Hierfür sollen für die stadtgestalterisch besonders bedeutsamen Bereiche, wie zum Beispiel die Stadtkante zur Promenade und zum Pfaffengrunder Feld, Platzbereich an der Hauptbahnhof-Südseite und Bebauung des Gadamer-Platzes städtebaulich-gestalterische Wettbewerbe durchgeführt werden.

Weitere Präzisierungen sollten für die für das Bild der Bahnstadt markanten Freiraumbereiche, (Zollhofgarten) und die für die künftige Wohnqualität entscheidenden ersten Bauvorhaben (Wohnterrassen) durch konkurrierende Verfahren erfolgen. Darüber hinaus sind die stadträumlich besonders empfindlichen Eingangssituationen am Eppelheimer Dreieck und an den Brückenköpfen am besten in Workshopverfahren zu erarbeiten.

Die Rahmenplanung ist mit dem Beschluss im Jahr 2007 Grundlage für die weiteren Ausarbeitungen, - soll jedoch die Kreativität der Architekten und Planer ebenso wenig beeinträchtigen, wie sie die Wünsche der Bauherren und Bewohner berücksichtigen muss. Eine kontinuierliche Fortschreibung des Planwerks erfolgt über die Fachplanungen und Bebauungspläne sowie durch ein zu ergänzendes und zu aktualisierendes Stadtmodell, an dem auch die jeweiligen Bauvorhaben auf ihre Stimmigkeit mit dem Gesamtkonzept überprüft werden können.

Die in den Anlagen 1 und 2 dargelegten Pläne und Fachbeiträge begründen und erläutern den derzeitigen Planungs- und Erkenntnistand.

Campus II

Die Fortschreibung der Bahnstadt berücksichtigt Überlegungen, inwiefern Heidelberg durch die Ausweisung zusätzlicher Bauflächen für Wissenschaft und Forschung als Wissenschaftsstandort gestärkt werden kann. Die erfolgreiche Bewerbung der Heidelberger Universität bei der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder bestätigt diesen planerischen Ansatz.

Es bietet sich an, in der Bahnstadt Firmen anzusiedeln, die in Verbindung von wissenschaftsnahen Nutzungen und städtebaulicher Entwicklung in der Lage sind, dem neuen Stadtteil ein besonderes Profil zu verleihen und damit im baulichen Bereich an die wissenschaftliche Tradition der Universitätsstadt anzuknüpfen.

Für die Ansiedlung des sogenannten Campus II kommen zwei Standortschwerpunktalternativen in der Bahnstadt in Frage: das Stadtquartier Zollhofgarten oder der Bereich zwischen Güteramtsstraße und Speyerer Straße.

Das südwestlich des Hauptbahnhofes anschließende Stadtquartier Zollhofgarten nimmt aufgrund der stadträumlichen Lage im neuen Siedlungsteil Bahnstadt, der hervorragenden ÖPNV-Anbindung sowie der urbanen und mischgenutzten Funktionsbereiche eine Sonderstellung im Gesamtprojekt ein. Durch seine Flexibilität innerhalb der städtebaulichen Grundfigur, der Struktur der Baufelder und seine Nutzungsoffenheit ist das Zollhofquartier für die Ansiedlung wissenschaftlicher Einrichtungen sowie campusaffiner Sonderwohnformen geeignet.

Ebenfalls gut geeignet ist der Bereich zwischen Güteramtsstraße und Speyerer Straße. Diese Bereich zeichnet sich in der Rahmenplanung in seiner Baustruktur durch flächenintensivere Gebäude aus, die in der Kubatur bauliche Großformen ermöglichen und sich daher für großflächige wissenschaftliche Einrichtungen wie sie beispielsweise in der industriellen Forschung anzutreffen sind, eignen. Die Ansiedlung wissenschaftlicher Einrichtungen würde die bereits begonnene Entwicklung der Ansiedlung von Firmen aus dem Life-Science-Bereich fortsetzen.

Eine grundlegende konzeptionelle Veränderung der Rahmenplanung ist durch die Ansiedlung eines Campus nicht zu erwarten, wobei der Eingriff in die Nutzungsstruktur sich im Bereich des Zollhofgartens stärker auswirken würde, da sich dieser im südwestlichen Bereich mit seiner Mischnutzung als Übergangszone zur benachbarten Wohnbebauung darstellt. Hier ist bei der weiteren Vertiefung besonderes Augenmerk auf die Zielsetzung, mit dem Stadtteil Bahnstadt einen attraktiven Wohnstandort zu schaffen, zu achten.

Die städtebaulichen Anforderungen an einen Wissenschaftsstandort und wie dieser stadträumlich und funktional als Campus in Erscheinung tritt und als Ort der wissenschaftlichen Forschung in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden kann, sind in weitergehenden Untersuchungen zu vertiefen.

Bahnrandstraße

Die Rahmenplanung 2003 sieht vor, südlich der Bahngleise eine neue Hauptverkehrsstraße parallel zu Eppelheimer Straße und Czernyring anzulegen. Sie soll

- die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen nördlich und südlich der Bahngleise entlasten beziehungsweise dort die durch die Bahnstadt erzeugte Mehrbelastung kompensieren,
- die Bauflächen südlich der Bahn erschließen sowie
- eine Zuführung auf die gesamtstädtische Netzoption Königstuhltunnel darstellen.

Für den 2004 gestellten Programmantrag zur äußeren Erschließung der Bahnstadt im Individualverkehr wurde eine Planung mit Bahnrandstraße erstellt.

Im 2005 erarbeiteten Konzept Öffentlicher Raum wurde die Bahnrandstraße als Freihaltetrasse eingestuft. Auf Ihre Funktion für die Bahnstadt wurde verzichtet, die Netzoption als Zuführung auf den Königstuhltunnel beibehalten.

Die im September im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellte Planung verzichtet auch auf diese Netzoption.

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der drei Varianten "Bahnrandstraße", "Freihaltetrasse" und "ohne" erörtert. Alle Varianten gehen aus von

- a) der aktuellen Planung zur Anbindung der Bahnstadt an die B 37 im Bereich Rittel/SRH
- b) der Erschließung des Fachmarktzentrums über eine neue Straßenverbindung zwischen Eppelheimer Dreieck und Henkel-Teroson-Straße und
- c) einem Andienungsbereich auf der Südseite des Hauptbahnhofes für Fernlinienbusse, Park & Ride, Taxen et cetera (siehe Anlagen 3-5)

Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit erfolgt die Erörterung der Vor- und Nachteile in zwei Paarvergleichen:

- Vergleich der Varianten Bahnrandstraße und Freihaltetrasse
- Vergleich der Varianten Freihaltetrasse und Bebauung bis an die Bahn

Vergleich der Varianten Bahnrandstraße und Freihaltetrasse

Die maßgeblichen Unterschiede beider Varianten liegen in folgenden Aspekten:

- a) Belastungen und Belastbarkeiten
- b) Erschließung, Adressbildung, Stadtkante
- c) Kosten

zu a) Belastungen und Belastbarkeiten

Die Bahnrandstraße bedient Beziehungen, die mit den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen nördlich wie südlich der Bahngleise grundsätzlich abgedeckt sind. Große zusätzliche Kapazitäten können im Netz erst im Zusammenhang mit einem Königstuhltunnel realisiert werden.

Die Lage der Bahnrandstraße parallel zu den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen erfordert zusätzliche Verbindungsstraßen und Blockumfahrungen zur Verknüpfung. Die Orientierung wird dadurch erschwert. Umwegfahrten und sechs ampelgeregelter Knoten lassen außerdem ohne Königstuhltunnel keine wesentlichen Reisezeitvorteile in der Bahnrandstraße zu.

Aufgrund dieser Merkmale werden in der Bahnrandstraße Belastungen und in anderen Straßen Entlastungswirkungen prognostiziert, die für ein Projekt dieser Größenordnung eher gering sind. Die ohne Bahnrandstraße auftretenden Querschnittsbelastungen in Czernyring und Eppelheimer Straße sind mit bis zu 25.000 Kfz pro Tag funktional und gestalterisch lösbar.

Bei kleinräumiger Betrachtung von Knotenströmen bewirkt die Bahnrandstraße im Einzelfall Entlastungen, die sich positiv auf die Leistungsfähigkeit von Knoten auswirken, etwa am Willy-Brandt-Platz und am Montpellierplatz. Die Überlastungserscheinungen hängen jedoch von weiteren auch ausgleichenden Faktoren ab und werden sich mittelfristig in beiden Varianten kaum unterscheiden, bei einer höheren Gesamtkapazität und damit auch Gesamtbelastung in der Variante Bahnrandstraße.

Auch ohne durchgehende Bahnrandstraße können die zusätzlichen Verkehrsmengen der Bahnstadt stadtverträglich abgewickelt werden.

| Prognosebelastungen an Referenzquerschnitten (Kraftfahrzeuge pro Tag) | | |
|--|-------------------------|--------------------------|
| | Variante Bahnrandstraße | Variante Freihaltetrasse |
| Brücke über Bahn | 19.000 | 16.000 |
| Eppelheimer Straße Ost | 20.000 | 24.000 |
| Bahnrandstraße Höhe Czernybrücke | 15.000 | / |
| Czernyring Höhe Hauptbahnhof | 21.000 | 25.000 |
| B 37 Ochsenkopf | 46.000 | 48.000 |
| Kurfürstenanlage West | 18.000 | 20.000 |
| Lessing- Höhe Endemannstraße | 30.000 | 32.000 |
| Diebsweg Höhe Friedhof | 6.000 | 7.000 |
| Baumschulenweg | 4.000 | 6.000 |

Quelle: WVI, Verkehrsuntersuchung zur UVU 5. Neckarquerung, Juli 2005

zu b) Erschließung, Adressbildung, Stadtkante

Die Bahnrandstraße mit ihren Verbindungsstraßen sorgt für eine sehr hochwertige Erschließung der südlich angrenzenden Baufelder von zwei bis drei Seiten und auf verschiedenen Geschossebenen. Die Straße wird darüber hinaus von der Rahmenplanung 2003 als stadträumliches Element zur Ausbildung einer geordneten Stadtkante verwendet; zum Einen durch Allee und Straßenband, zum Anderen durch die Ausbildung einer Adresse „Bahnrandstraße“ und einer architektonischen Vorderseite. Die Realisierung einer entsprechend höherwertigen Architektur durch die Eigentümer der Gewerbeflächen in der Eppelheimer Straße ist jedoch nur längerfristig und in Einzelschritten zu erwarten.

In der Variante Freihaltetrasse orientiert sich die bauliche Entwicklung am Bahnrand in Erschließung und Adresse auf Eppelheimer Straße und Czernyring. Die heutigen Adressen werden gegenüber der Variante Bahnrandstraße aufgewertet. Jedoch müssen auf den Baufeldern mehr Flächen zur Erschließung freigehalten werden. Die Stadtkante verzichtet auf die Straße als gestalterisches Element und beschränkt sich auf grünplanerische Maßnahmen (Baumreihe et cetera). Neue Gebäude definieren die Stadtkante über ihre Rückseiten.

zu c) Kosten

Die Baukosten in der Variante Freihaltetrasse summieren sich über die Anbindungen an B 37 und Eppelheimer Straße sowie die Abschnitte Fachmarktzentrum und Hauptbahnhof auf circa 35 Millionen Euro. In der Variante Bahnrandstraße würden sich die Baukosten um gut 30 Millionen Euro erhöhen. Die Gesamtkosten für den öffentlichen Raum der Bahnstadt würden dadurch um ein Fünftel auf knapp 190 Millionen Euro steigen. Die Gesetzeslage erleichtert entsprechende Investitionsentscheidungen durch Aufteilung der Lasten (auf Stadt, Eigentümer und Zuschussgeber). Dies gilt jedoch nicht für die mittel- bis langfristigen Belastungen für Betrieb und Instandhaltung, die vollständig von der Stadt getragen werden müssen. Ein auf Nachhaltigkeit auch im Sinne langfristiger Wirtschaftlichkeit angelegter Städtebau muss einen Gegenwert für die gesamten 30 Millionen Euro Mehrkosten einfordern. Nach den Erläuterungen unter a) und b) kann ein solcher Gegenwert hier nicht angenommen werden.

| Straßenbaukosten (Millionen Euro) | | |
|--|-------------------------|--------------------------|
| | Variante Bahnrandstraße | Variante Freihaltetrasse |
| B 37-Anbindung | 12 | 12 |
| Erschließung Fachmarktzentrum | 9 | 9 |
| Umbau Stadteingang Eppelheimer Str. | 4 | 4 |
| Andienung Hauptbahnhof Süd | 14 | 9 |
| Bahnrandstraße | 27 | 1 |
| Summe | 66 | 35 |

Vergleich der Varianten Freihaltetrasse und Bebauung bis an die Bahn

Der Vergleich der Varianten Freihaltetrasse und Bebauung bis an die Bahn bezieht sich auf folgende Aspekte:

- a) Städtebau und Erschließung
- b) Kosten
- c) Netzoptionen Königsstuhltunnel und Regional Terminal

Der Aspekt Belastung und Belastbarkeiten aus dem oben stehenden Variantenvergleich entfällt. Die Varianten Freihaltetrasse und Bebauung bis an die Bahn unterscheiden sich hier nicht, da beide die Bahnstadt ohne Bahnrandstraße entwickeln. Die wesentlichen Aspekte der Netzplanung fallen hier unter den Punkt c) Netzoptionen.

zu a) Städtebau und Erschließung

Die Variante Bebauung bis an die Bahn vergrößert das Fachmarkzentrum, das Gewerbegebiet Eppelheimer Straße und das Kerngebiet südlich des Hauptbahnhofs. Im dargestellten Plan vergrößert sich das Nettobauland der Bahnstadt dadurch insgesamt um circa 4 Hektar oder 4 Prozent. In der Geometrie der Stadtkante liegen weitere Flächenpotenziale.

Das Fachmarkzentrum erhält eine klare Vorderseite und Adresse zur Eppelheimer Straße. Die Hauptzufahrt liegt prominent am neuen Knoten der B 37-Anbindung mit der Eppelheimer Straße. Die Vermarktbarkeit dieses wichtigen ersten Bauabschnitts der Bahnstadt verbessert sich. Der Knoten ist so angelegt, dass die Bezüge in die Bahnstadt, in Richtung Henkel-Teroson-Straße und B 37 sowie in den Pfaffengrund stadträumlich und verkehrlich wesentlich deutlicher werden als in der Variante Freihaltetrasse.

Die Variante Bebauung bis an die Bahn erweitert das Gewerbegebiet nördlich der Eppelheimer Straße so stark, dass hinter den vorhandenen Gebäuden neue entstehen können. Überfahrtsrechte bzw. Stichstraßen von der Eppelheimer Straße vorausgesetzt kann eine zeitlich, funktional und architektonisch eigenständige Gewerbeentwicklung und Ausbildung der Stadtkante erfolgen.



Stadtgrundriss West Variante Freihaltetrasse



Stadtgrundriss West Bebauung bis an die Bahn

zu b) Kosten

Die Baukosten beider Varianten unterscheiden sich in der Summe kaum. Im Einzelnen ist in der Variante Bebauung bis an die Bahn der Abschnitt Erschließung Fachmarktzentrum kürzer und somit billiger und der Umbau der Eppelheimer Straße durch die abknickende Trassierung teurer. Die Kosten für maßnahmebedingte Leitungsverlegung in der Variante Bebauung werden derzeit ermittelt und sind hier nur grob vorabgeschätzt. Die Kostenschätzung kann sich danach um +/- 1-2 Mio. Euro ändern.

| Straßenbaukosten (Millionen Euro) | | |
|--|--------------------------|-------------------|
| | Variante Freihaltetrasse | Variante Bebauung |
| B 37-Anbindung | 12 | 13 |
| Erschließung Fachmarktzentrum | 9 | 7 |
| Umbau Stadteingang Eppelheimer Str. | 4 | 6 |
| Andienung Hauptbahnhof Süd | 9 | 9 |
| Bahnrandstraße | 1 | 0 |
| Summe | 35 | 35 |

(maßnahmebedingte Leitungsverlegungen zum Teil nur geschätzt)

c) Netzoptionen Königstuhltunnel und Regional-Terminal

Der zwischenzeitliche Planungsfortschritt zum Neckarufertunnel bestätigt seine grundsätzliche Machbarkeit und Wirksamkeit. Die neuen Prognosen basieren auf aktuellen Verkehrsuntersuchungen und Analysen. Demnach ist eine Sperrung des Neckarufers im Bereich der Alten Brücke möglich. Es treten erhöhte Belastungen in anderen Bereichen der Innenstadt auf, die in der Abwägung mit den Entlastungen am Neckarufer vertretbar sind.

In der Vergangenheit wurde der Königstuhltunnel als Alternative zum Neckarufertunnel diskutiert. Der Königstuhltunnel wurde in den aktuellen Untersuchungen zwar nicht betrachtet, es sind jedoch folgende Schlussfolgerungen möglich. Ein altstadtferner Königstuhltunnel entlastet das Neckartal im Bereich der Altstadt wesentlich schwächer als ein Neckarufertunnel. Grund ist seine geringe Attraktivität für Verkehrsbeziehungen aus dem Neckartal nach Bergheim, Neuenheim, Handschuhsheim und darüber hinaus. Unter diesen Umständen ist anzunehmen, dass eine Sperrung des Neckarufers zu Mehrbelastungen anderer Bereiche der Innenstadt führen würde, die in der Abwägung mit den Entlastungen am Neckarufer als nicht mehr vertretbar eingeschätzt werden müssten. Aus heutiger Sicht kann der Königstuhltunnel daher nicht mehr als Alternative zum Neckarufertunnel im Projekt Stadt an den Fluss eingeschätzt werden. Die wesentliche Wirkung des Königstuhltunnel besteht weniger in der Entlastung des Neckarufers, sondern in der Herstellung einer attraktiveren regionalen Straßenverbindung.

Es wird daher empfohlen, auf die Option einer großräumigen Altstadtumgehung über die Bahnrandstraße zu verzichten. Die vorliegende Rahmenplanung 2007 geht von einer Bebauung bis an die Bahn aus.

Eine weitere Netzoption der Rahmenplanung 2003 ist ein Ladegleis zwischen Bahnrandstraße und Henkel-Teroson-Straße (Regional-Terminal). In der Variante Bebauung bis an die Bahn müsste hierfür eine alternative Lage gefunden werden. Denkbar erscheint etwa eine Lage unmittelbar südlich der Fernbahngleise. Die Machbarkeit alternativer Standorte wird in den weiteren Untersuchungen berücksichtigt.

Änderungsvorschläge der EGH

Die EGH hat mit Datum vom 22.10.2007 weitere Einsparvorschläge vorgelegt. Vorschläge, die innerhalb des Stadtgrundrisses und des Erschließungssystems der Rahmenplanung bleiben, sind:

Reduktion der Wasserflächen im Langen Anger - 0,9 Mio Euro
Der Langer Anger hat an seiner breitesten Stelle eine Breite von circa 40 Metern. Aus Gründen der Proportion Wasserfläche – Gesamtbreite sieht die Rahmenplanung eine Wasserfläche von 9,5 Metern an der breitesten Stelle und 1,2 Metern an den schmalen Enden vor. Eine erhebliche Verschmälerung stellt das Konzept einer stadträumlich wirksamen Wasserfläche in Frage (siehe nächster Punkt).

Wegfall der Wasserflächen im Langen Anger - 3,0 Mio Euro
In der Rahmenplanung 2007 sind differenzierte Raumqualitäten in Promenade (trocken, warm) und Langen Anger (nass, kühl) vorgesehen. Alternativ müssten andere Konzepte hochwertige Freiraumqualitäten gewährleisten, die jedoch nicht Bestandteil des Vorschlags der EGH sind und wiederum kostenrelevant wären.

Wegfall der Überdachung der Spielplatzfläche am Spitzen Eck - 0,2 Mio Euro
Der Spielplatz am Rand des Wohngebiets benötigt eine besondere Attraktion, die auch kostenrelevant sein wird. Ob hierfür ein Dach der richtige Ansatz ist, kann im Rahmen der weiteren Planung geklärt werden.

Die Vorschläge wurden aus den genannten Gründen nicht in die Rahmenplanung in der Anlage aufgenommen. Sie könnten jedoch ohne Anpassungen des Stadtgrundrisses oder des Erschließungssystems übernommen werden.

gez.

Dr. Eckart Würzner