

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

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Tiefbauamt

**Neuenheimer- und Ziegelhäuser Landstraße
zwischen Uferstraße und Russenstein
- Kanal- und Fahrbahnsanierung
- Ausbau der Radverkehrsverbindung
Ausführungsgenehmigung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Neuenheim	10.03.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bauausschuss	31.03.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.04.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.04.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	21.04.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Neuenheim, der Bauausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat genehmigt die Kanal- und Fahrbahnsanierung sowie den Ausbau der Radverkehrsverbindung in der Neuenheimer- /Ziegelhäuser Landstraße zwischen Uferstraße und Russenstein mit Gesamtkosten von 9.580.000 €.

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:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur. Begründung: Förderung des Radverkehrs – Steigerung der Verkehrssicherheit Dringend notwendige Fahrbahndeckenerneuerung in der Ziegelhäuser Landstraße
UM 1	+	Umweltsituation verbessern Begründung: Die Umwelt wird erheblich entlastet, da durch den großen Kanalquerschnitt im Falle eines Starkniederschlagsereignisses weniger Abwasser in den Neckar eingeleitet wird.

2. Kritische Abwägung/Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Während der Bauzeit kommt es zeitweise zu Beeinträchtigungen des Verkehrs. Durch eine befristete Vollsperrung im kritischen Bereich wird das Fällen von Bäumen vermieden.



II. Begründung:

Kanal – und Fahrbahnsanierung sowie Ausbau der Radverkehrsverbindung entlang der Neuenheimer und –Ziegelhäuser Landstraße (L 534)

Im Bereich der Ziegelhäuser Landstraße ist die längst überfällige Sanierung der Fahrbahn (im Vollausbau) und die Aufdimensionierung des Abwasserkanals von DN 400 auf DN 800 vorgesehen. Ergänzend wird auch in den übrigen Bereichen die Fahrbahndecke erneuert. Außerdem erfolgt auch der weitgehende Austausch der Versorgungsleitungen, insbesondere die Erneuerung der Gashochdruckleitung durch die Stadtwerke.

Außerdem erstellt das Tiefbauamt derzeit eine Planung für eine durchgehende Radverkehrsverbindung entlang der Neuenheimer – und Ziegelhäuser Landstraße. Die Maßnahme erstreckt sich zwischen der Uferstraße und dem Russenstein auf einer Länge von ca. 2,2 km.

Zur Einrichtung der durchgehend neckarseitigen Radverkehrsverbindung sind Modifikationen in der Straßenquerschnittsaufteilung notwendig. Der südliche Gehweg wird dabei soweit möglich, auf 3,50 m aufgeweitet, damit eine durchgehende, gegenläufig befahrbare Radverkehrsverbindung geschaffen werden kann. Das geschieht durch die Einengung der Fahrbahn - beziehungsweise wo das nicht möglich ist, durch den Bau von Stützmauern.

Die Fahrbahnbreite wird auch nach der Einengung mindestens 6,00 m betragen, so dass sich Busse begegnen können.

Für den ruhenden Verkehr bleiben im Bereich zwischen Werrgasse und Scheffelstraße alle zirka 50 Stellplätze erhalten, die Anwohnern und Besuchern auch weiterhin zur Verfügung gestellt werden. Dies ist möglich, weil in diesem Abschnitt vergleichsweise üppige Fahrbahnbreiten die bergseitigen Längsparkstreifen erlauben.

Sehr beengt hingegen ist die Ziegelhäuser Landstraße östlich der Scheffelstraße. Dort gelingt es nur mit zusätzlichen Stützmauern den Radweg auf dem auf 3,50 m erweiterten Gehweg einzurichten.

Die Stützmauern sind sowohl zwischen Scheffelstraße und Wehrsteg (Ausschreibung Los 1) als auch zwischen Wehrsteg und Radwegausbauende in Höhe Ziegelhäuser Landstraße 65 beziehungsweise Eishausweg (Ausschreibung Los 2) vorgesehen. Die Länge von Los 1 beträgt zirka 220 m, die von Los 2 zirka 380 m.

Eine alternative Radwegführung entlang des Leinpfades wurde untersucht, scheidet aber aus Sicherheitsgründen aus. Wegen fehlender Einsehbarkeit von der Fahrbahn her wäre der oft nur 1,80 m schmale Leinpfad ein Angstraum. Zu bedenken ist auch, dass dort die Strudel des Unterwasserkraftwerks auch geübte Schwimmer in große Gefahr bringen würden.

Das bautechnisch größte Problem dieser Maßnahme ist die Durchführung in dem besonders kritischen zirka 220 m langen Bereich zwischen Scheffelstraße und Hirschgasse, denn genau dort wird sowohl der Abwasserkanal als auch die Gashochdruckleitung neu verlegt, außerdem wird hier die Stützmauer gebaut und die Baumwurzeln sind besonders zu schonen.

Angesichts der Tatsache, dass der benötigte Baustellenbereich von bis zu 3,35 m Breite für den Kanal misst, die Kanalrohre auch in der dort leicht gebogenen Fahrbahn immer in geraden Stücken verlegt werden und vorhandene Versorgungsleitungen berücksichtigt werden müssen, ist die verfügbare Restfahrbahnbreite mit oft nur 2,00 m viel zu gering, um sie für den öffentlichen Verkehr frei zu geben. Dies ebenso unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Verlegung der bis zu 12 m langen Rohre der Gashochdruckleitung ausreichend Arbeitsraum benötigt. Das heißt, unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsvorschriften scheidet in diesem Bereich eine halbseitige Sperrung kategorisch aus.

Nach intensiver Untersuchung aller Alternativen zur Baudurchführung (zum Beispiel Bäume fällen und Abwasserkanal im Vortrieb herstellen) durch das Tiefbauamt, den Abwasserzweckverband und den Stadtwerken Heidelberg AG gibt es hier nur eine bezahlbare und schnelle Lösung: eine knapp viermonatige Vollsperrung zwischen den Pfingstferien und dem Ende der Sommerferien.

Damit ist die Bauzeit kurz und das Gesamtbild der Neckarufersperrung durch den Erhalt der Bäume nicht beeinträchtigt.

Die bisher geschätzten Kosten für die Gesamtmaßnahme inklusive Stützmauerbau und Fahrbahnerneuerung belaufen sich auf 9.580.000 €. Hiervon entfallen 775.000 € auf den Kanalbau und 8.805.000 € auf den Straßenbau inklusive Stützmauern.

Im Haushaltsplan 2009 sind für die Kanalbauarbeiten bei Projektnummer 8.66310717 Planungskosten von 55.000 € eingestellt. Zur Durchführung der Arbeiten ab 2011 steht im Haushaltsplan 2010 eine Verpflichtungsermächtigung von 720.000 € zur Verfügung. Zur Durchführung der Straßenbauarbeiten inklusive der Stützwände sind im Haushaltsplan 2009 bei Projektnummer 8.66130710 Planungsmittel von 200.000 € eingestellt. Außerdem steht im Haushaltsplan 2010 eine Verpflichtungsermächtigung von 4.000.000 € zur Verfügung.

Die für den Bau erforderlichen kassenwirksamen Mittel sind ab 2011 vorgesehen.

Eine vorgezogene Durchführung der Maßnahme zwischen dem 2. Quartal 2010 und dem 2. Quartal 2012 wird derzeit geprüft. Damit könnte vor Baubeginn des Neckarufertunnels die gesamte Maßnahme vollständig fertig gestellt werden. Die Genehmigung der damit erforderlichen überplanmäßigen Mittelbereitstellung 2010 liegt gemäß § 15 B, Ziffer 14 der Hauptsatzung in der Zuständigkeit der Verwaltung.

Die Gesamtmaßnahme wird nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) bezuschusst. Die beantragte Zuwendung beträgt 4.587.000 €, also knapp 50 %. Die entsprechenden Unterlagen wurden am 13.08.2008 im Regierungspräsidium Karlsruhe übergeben.

Der Gemeinderat wird gebeten, die Maßnahme mit Gesamtkosten von 9.580.000 € zu genehmigen.

gez.
Bernd Stadel