

Städtebauliche Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“



Begründung

Fassung vom: September 2007

6.2.6 Gadamer Platz und Bahnhofplatz Süd

Diese Plätze werden, entsprechend dem Gesamtkonzept, in den Straßenbereichen von Bäumen flankiert. Die innern Platzflächen sollen im Zusammenhang mit den Wettbewerben für die geplanten öffentlichen Bauten (Bürgerzentrum/Bahnhof) entschieden werden. Es sollten offene Räume mit starken, eigenständigen Architekturen werden, da diese für die Orientierung im neuen Stadtteil von besonderer Bedeutung sind.

7 VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG

7.1 Anbindung der Bahnstadt an die B 37

Die Planung zum Anschluss der Bahnstadt an das überörtliche Verkehrsnetz wurde im Zusammenhang mit gesamtstädtischen Netzüberlegungen sowie im Hinblick auf eine attraktive Gestaltung der Stadteingangssituation an der B 37 und nicht zuletzt unter Kostengesichtspunkten nochmals überdacht.

Ursprünglich war vorgesehen, die Bahnrandstraße an den heutigen B 37-Anschluss „Rittel“ anzubinden. Aufgrund der Nähe des „Rittel“ zur Autobahn und aufgrund seiner Verkehrsbelastung wäre sein Ausbau als autobahnähnlicher Knoten mit Unterführung und Parallelrampen notwendig. Die Kosten dieses Ausbaus lägen bei ca. 40 Mio. Euro (bis zum Anschluss an die Henkel-Teroson-Straße).

Die nunmehr vorliegende Planung verteilt die Verkehrsbelastung auf zwei Knoten. Der bestehende Anschluss „Rittel“ bleibt unverändert. Hinzu kommt ein neuer Anschluss westlich der OEG-Unterführung. Dieser neue Anschluss entlastet den „Rittel“ und kann als normale Kreuzung mit Ampel leistungsfähig und zu wesentlich geringeren Kosten von ca. 13 Mio. Euro hergestellt werden. Die höhengleiche Ausführung des Knotens unterstützt seine Verteilungs- und Entlastungswirkung sowie die Wahrnehmung des Stadteingangs Wieblingen/SRH. Gleichzeitig können über diesen Knoten auch die SRH und das Sportzentrum West direkt und ohne Umwege durch Wohngebiete an das übergeordnete Netz angebunden werden.

Die Weiterführung des Verkehrs nach Süden in Richtung Bahnstadt erfolgt über eine neue Straße westlich der OEG, eine höhengleiche Querung des Wieblinger Wegs und eine Brücke über die Bahngleise. Wegen der Nähe zur Wohnbebauung ist gutachterlich bestätigt worden, dass der erforderliche Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Mit diesen grundsätzlich positiven Ergebnissen zur Machbarkeit werden nunmehr die Abstimmungen zu Grunderwerb, Bestandsverträglichkeit, städtebaulicher Einbindung und Straßenbaulast vorgenommen.



Abbildung B 37 – Anbindungsvariante „Rittel“



Abbildung Planung „OEG-Parallele“

Neben der B 37-Anbindung sind in der aktuellen Rahmenplanung keine weiteren umfangreichen Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz vorgesehen. Auf die Bahnrandstraße kann nach den Ergebnissen vertiefender Untersuchungen verzichtet werden. Der Vergleich der Planfälle mit und ohne Bahnrandstraße ergibt nur relativ geringe Belastungsunterschiede auf den bestehenden Hauptverkehrsstraßen nördlich und südlich der Bahn. Die im Planfall ohne Bahnrandstraße prognostizierten Verkehrsmengen in der Eppelheimer Straße und im Czernyring können mit den in der Rahmenplanung skizzierten Querschnitten städtebaulich verträglich gelöst werden. Die Mehrkosten der Variante mit Bahnrandstraße von gut 30 Mio. Euro stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen.

Auch als Freihaltetrasse belegt die Bahnrandstraße wertvolle Flächen, die alternativ als Gewerbe- und Kerngebiet entwickelt werden können. Je nach Geometrie der Stadtkante handelt es sich dabei um 4 oder mehr Hektar Fläche. Demgegenüber steht die Option einer neuen Hauptverkehrsstraße als Zulaufstrecke für einen neuen Königsstuhltunnel. Die aktuellen Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie Neckarufertunnel zeigen, dass der Königsstuhltunnel nicht mehr im Sinne von Stadt an den Fluss als alternative Altstadtumfahrung betrachtet werden kann. In der vorliegenden Rahmenplanung 2007 wird daher von einem Verzicht auf die Option Bahnrandstraße und von einer Bebauung bis an die Bahn ausgegangen.

7.2 Straßenquerschnitte

Die Straßenquerschnitte orientieren sich an funktionalen Erfordernissen und städtebaulichen Proportionen. Proportionsverhältnisse (Gebäudehöhe : Straßen- bzw. Platzbreite) von 1:1 werden als eng, von 1:2 noch als angenehm intim und zwischen 1:3 und 1:5 jedoch schon sehr repräsentativ wahrgenommen. Verhältnisse, die geringer als 1:1 oder deutlich über 1:8 liegen, sind bei Neuplanungen zu vermeiden.

- Straßen mit höherem Geschäftsbesatz und höherer Passantenfrequenz erhalten 4 Meter breite Gehwege, alle anderen Straßen 3 Meter breite Gehwege.



Beispiel: Gehweg Bergheimer Straße (Gehwegbreite 4,40 m) mit vielfältigen Nutzungen und angrenzendem Parkstreifen.

- Straßen mit stärkerem Kfz-Verkehr erhalten 6 Meter breite Fahrbahnen, Wohnstraßen 5 Meter.
- Zwischen Fahrbahn und Gehweg liegen stets 2 Meter breite Streifen für Begrünung, Andienung und Kurzparken.