

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

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Erschließung Bereich Rittel: Bahnübergang
Ludwig-Guttman-Straße, Wieblinger Weg,
Anbindung Bahnstadt
Stand der Planungen**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 24. Januar 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	17.11.2011	Ö	() ja () nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.01.2012	Ö	() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Wieblingen und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nehmen die Information der Verwaltung zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 17.11.2011

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.01.2012

Ergebnis: Kenntnis genommen

A. 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 2		Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Ermöglichen von flüssigem Verkehrsfluss und Entlastung von Wohngebieten
MO 4		Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Hintergrund der Informationsvorlage

Im Zuge der gemeinderätlichen Beratungen zur Aufstellung des Bebauungsplans zur Ansiedlung eines Baumarktes in dem Bereich zwischen B37 und Wieblinger Weg („Wieblingen Gewerbegebiet / Autobahnanschluss Rittel“, DS 0255/2011/BV) ist wiederholt eine Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Erschließung sowohl von Gebieten nördlich der B37 als auch südlich eingefordert worden.

In der Sitzung des Bauausschusses vom 13.09. 2011 hat Herr Erster Bürgermeister Bernd Stadel eine Informationsvorlage hierzu zugesagt – mit welcher die Gremien über das bisher Geschehene, die Rahmenbedingungen, weitere Anforderungen wie Bahnstadterschließung, das weitere Vorgehen und die Zeitkette informiert werden sollen.

Es gilt nun, aufbauend auf den Informationen in dieser Vorlage, eine konkrete abgestimmte Planung aufzustellen und hierzu schließlich einen gemeinderätlichen Beschluss herbeizuführen. Für den Ausbau des Knotens Rittel und die Anbindung der Bahnstadt sind schließlich Fördermittel zu beantragen, da die Maßnahme in Verbindung mit der Erschließung der Bahnstadt grundsätzlich förderfähig ist. Die Planung dieser Anbindung wird den Gremien im ersten Halbjahr 2012 zum Beschluss vorgelegt.

2. Rückblick – das „bisher Geschehene“

Eine Veränderung der Erschließungssituation im Bereich des heute vorhandenen „Anschlusses Rittel“ an die A656 bzw. B37 wird im Zusammenhang mit folgenden Aspekten schon lange diskutiert:

- Anbindung der SRH an das übergeordnete Straßennetz
- Anbindung des Sportzentrums West an das Straßennetz

- Volle Anbindung der Umgehungsstraße Wieblingen an das übergeordnete Straßennetz
- Entlastung des Gebiets Ochsenkopfs von Durchgangsverkehr
- Anbindung der Bahnstadt an das übergeordnete Straßennetz Richtung Mannheim und Darmstadt
- Bessere Anbindung der Bereiche Wieblinge Weg West und In der Gabel an das übergeordnete Straßennetz
- Klare Anbindung der Gemeinde Eppelheim an das übergeordnete Straßennetz Richtung Mannheim und Darmstadt
- Anbindung eines neuen Baumarktes südlich der B37, nördlich des Wieblinge Wegs und westlich der RNV-OEG-Trasse
- Stadteingang von Westen her – städtebauliche Aspekte und Ansprüche

Die A656 hatte lange Jahre keine Anschlussstelle zwischen dem Autobahnkreuz Heidelberg und dem ehemaligen Autobahnende an der Gneisenastraße. Die Herstellung des Teil-„Anschlusses Rittel“ hat hier eine erste Veränderung gebracht, die Situation ist jedoch geprägt durch eine unklare Verkehrsführung. Kraftfahrer von und zur Autobahn werden über eine Anzahl von Nebenknoten geführt; nicht wie an üblichen planfreien Knoten, die mit einer direkt im Bereich der Anschlussstelle liegenden Unter- oder Überführung ausgestattet sind.



Ausschnitt aus Stadtkarte Stadt Heidelberg, Stand 2011

Darauf aufbauend gab es in den letzten Jahren viele Überlegungen zur Erfüllung der oben aufgeführten Ansprüche bzw. zur Verbesserung.

Eine gewisse Entlastung des Gebiets Ochsenkopf von Durchgangsverkehr kann durch die Eröffnung eines neuen Bahnübergangs über die RNV-OEG im Zuge der Ludwig-Guttman-Straße und der damit einhergehenden Schließung des bestehenden Bahnübergangs im Zuge des Wieblinger Wegs erreicht werden.

Der Bau dieses neuen Bahnübergangs kann im Zusammenhang mit der Errichtung einer Straßenverbindung zur Anbindung der Bahnstadt an die A656/B37 umgesetzt werden. Diese neue Verbindung kann erst mit dem Bau eines neuen Knotens an der B37 genutzt werden, aus Richtung Mannheim kommende Fahrzeuge können erst mithilfe eines neuen Knotens auf die Nordseite des Autobahnzubringers B37 und damit zum neuen Bahnübergang gelangen (im heutigen Straßennetz mit großem Umweg über Wieblinger Weg und Kurpfalzring möglich).

Chronologie

In 1993 wurde der Bau der nördlichen und südlichen Zufahrt zur A656 realisiert, somit wurde erstmalig die Möglichkeit geschaffen, die A656 schon im Bereich Wieblingen / Pfaffengrund zu verlassen. Der Übergang von der als Autobahn klassifizierten A656 zum als Bundesstraße klassifizierten Teilstück B37 liegt jetzt unter der Brücke Kurpfalzring.

In 2001 wurde eine Studie zum Stadteingang West beauftragt. Hierzu ein Auszug aus der Drucksache 0303/2009/BV:

„4. Städtebauliche Situation

Der Bereich am Rittel liegt siedlungsstrukturell im Übergangsbereich von der äußeren Stadt zur Peripherie. Er ist durch heterogene Baustrukturen geprägt, die durch stark bewachsene Grünbereiche entlang der Bundesstraße 37 durchbrochen werden. Insgesamt lassen sich weder durch die Bauweise, durch Gebäudehöhen noch durch die Gebäudekubaturen gebietstypische Gemeinsamkeiten erkennen. Die Bundesstraße 37 als zentrale westliche Verkehrsanbindung der Kernstadt hat eine stark ausgeprägte Trennwirkung. Diese resultiert nicht nur aus der Straßenbreite und der hohen Verkehrsbelastung, sondern insbesondere auch durch deren Höhenverlauf. Stadträumliche und funktionale Verknüpfungen existieren zurzeit nicht.

Gleichwohl bildet der Bereich am Rittel den westlichen Stadteingang Heidelbergs. Als solcher prägt er das Bild der Stadt. Dass dieses Bild optimierungsfähig ist, bleibt unstrittig. Aus diesem Grunde hatte die Verwaltung in 2001 das Städtebaubüro Albert Speer und Partner mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt. Die „Baumassenstudie Westlicher Stadteingang“ (Drucksache 5035/2002) wurde im März / April 2002 den gemeinderätlichen Gremien zur Kenntnis gegeben. Als zentrales Element der Neugestaltung des westlichen Stadteingangs schlägt das Büro den Umbau des Knotenpunktes Rittel zu einem Kreisverkehrsplatz vor. Des Weiteren sollte die städtebauliche Situation durch gezielte Baumaßnahmen aufgewertet werden. So sollte beispielsweise das vorhandene Parkhaus, welches aufgrund seiner monolithischen Gestaltung die Stadteinfahrt über Jahrzehnte negativ prägte, durch eine vorgelagerte Gebäudezeile in die zweite Reihe gesetzt und so dem Blick entzogen werden. Städtebauliche Dominanten sollten sparsam und gezielt an der richtigen Stelle als Gestaltungselement eingesetzt werden. So sollte nach Auffassung von Albert Speer und Partner der damals geplante Büroturm der Fachhochschule nicht an der Ludwig-Guttman-Straße errichtet werden, sondern an einer stadträumlich prominenten Stelle nordöstlich des Kreisverkehrs.

Einige dieser Vorschläge haben sich im Nachhinein als nicht realisierbar beziehungsweise mittlerweile als überholt heraus gestellt. So hat eine verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs dessen Realisierung in Frage gestellt. Das bestehende

Parkhaus wurde zwar nicht gänzlich dem Blick entzogen, durch das vorgestellte Parkdeck jedoch gestalterisch deutlich verbessert. Der Turm der Fachhochschule wurde bekanntermaßen an der Ludwig-Guttman-Strasse errichtet.“

Im Zuge der Anbindung der Bahnstadt wurden weitere Planungsüberlegungen bearbeitet, diese sind unter dem Punkt: Konkrete Planungen dargestellt

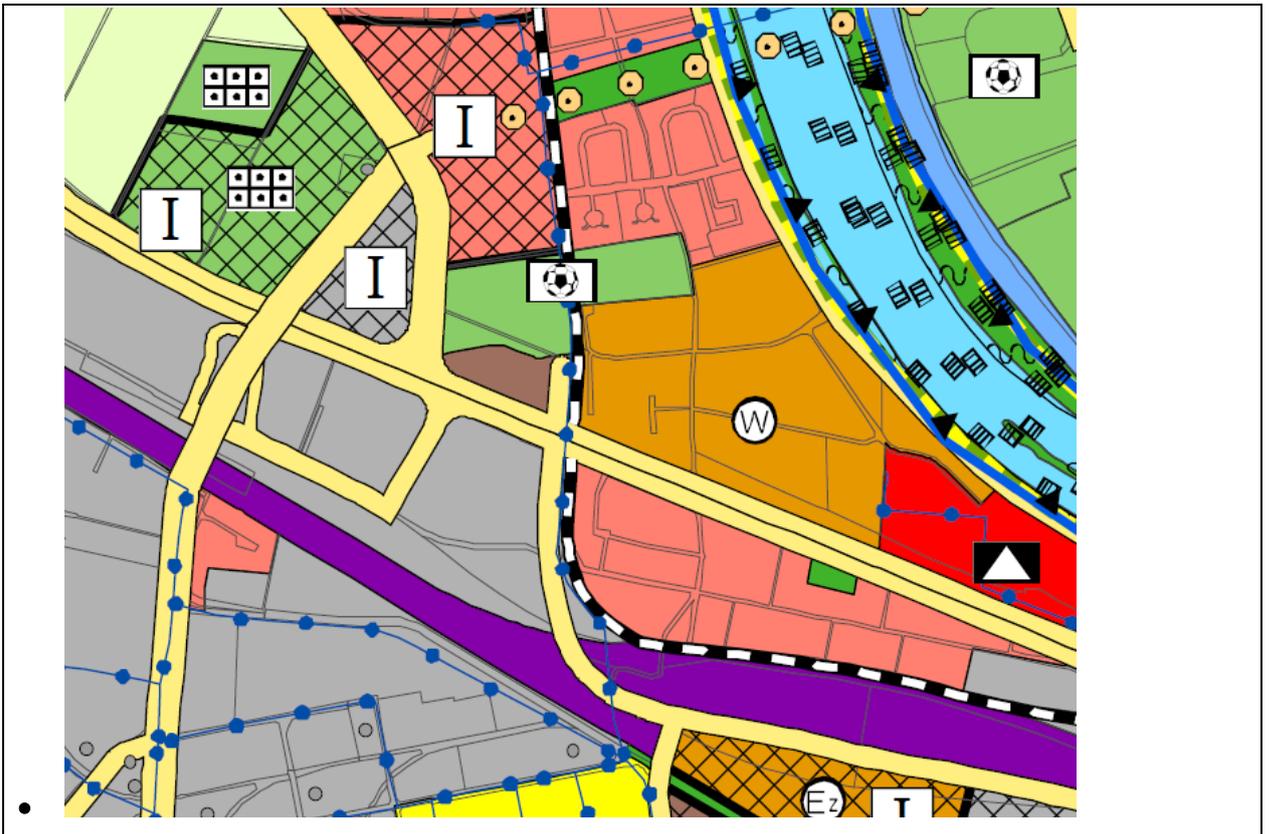
Planungsrechtliche Situation

a) Bebauungspläne

- 1) Nördlich der B37 liegt ein gültiger Bebauungsplan aus 1999 vor: Wieblingen Hinterer Entenpfuhl. Hier ist für die Fläche zwischen der B37, der verlängerten Umgehungsstraße Wieblingen, dem Sportzentrum West und der Trasse der RNV-OEG eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vorgesehen: Ein privater Parkplatz für 90 Touristenbusse oder 450 Personenkraftwagen. Diese Planung wird nicht mehr verfolgt.
- 2) Südlich der B37 liegt ein Bebauungsplan aus 1972 vor: Gewerbegebiet Rittel. Hier ist dargestellt wie die Umgehungsstraße Wieblingen planfrei an die B37 angebunden wird. Der Wieblingener Weg wird festgelegt, der überwiegende Teil des Bebauungsplangebiets ist als Gewerbegebiet gekennzeichnet.
- 3) Der Bebauungsplan von 1972 wird teilweise ersetzt durch den beschlossenen Bebauungsplan „Wieblingen Gewerbegebiet / Autobahnanschluss Rittel, 1. Änderung zur Verlagerung eines Bau- und Gartenmarktes“. In diesem Bebauungsplan ist ein Sondergebiet für einen Bau- und Gartenfachmarkt sowie für den Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes am Wieblingener Weg / Rampe B37 festgesetzt. Die Planung des Baumarktes berücksichtigt den Flächenbedarf der Verkehrsstrassen zur Anbindung der Bahnstadt sowohl östlich, wie auch westlich des Baugebiets. Die jetzt zur Anbindung des Baumarktes vorgesehene Maßnahme „Errichtung kleiner Kreisverkehr“ auf der Südseite der Anschlussstelle Rittel wird zur Erschließung des Baumarktes ausgeführt.

b) Flächennutzungsplan

- Im Flächennutzungsplan ist die Verbindung der Bahnstadt an die A656/B37 gemäß dem Rahmenplan Bahnstadt enthalten. Der Anschluss Rittel bleibt wie im Rahmenplan Bahnstadt in seinem Bestand erhalten.
- Die im Flächennutzungsplan noch dargestellte Bahnrandstraße am Nordrand der Bahnstadt ist nicht mehr Bestandteil der Rahmenplanung Bahnstadt.
-



Auszug Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg – Mannheim 2015 – 2020

Übergeordnete Planungen

a) Regionalplan

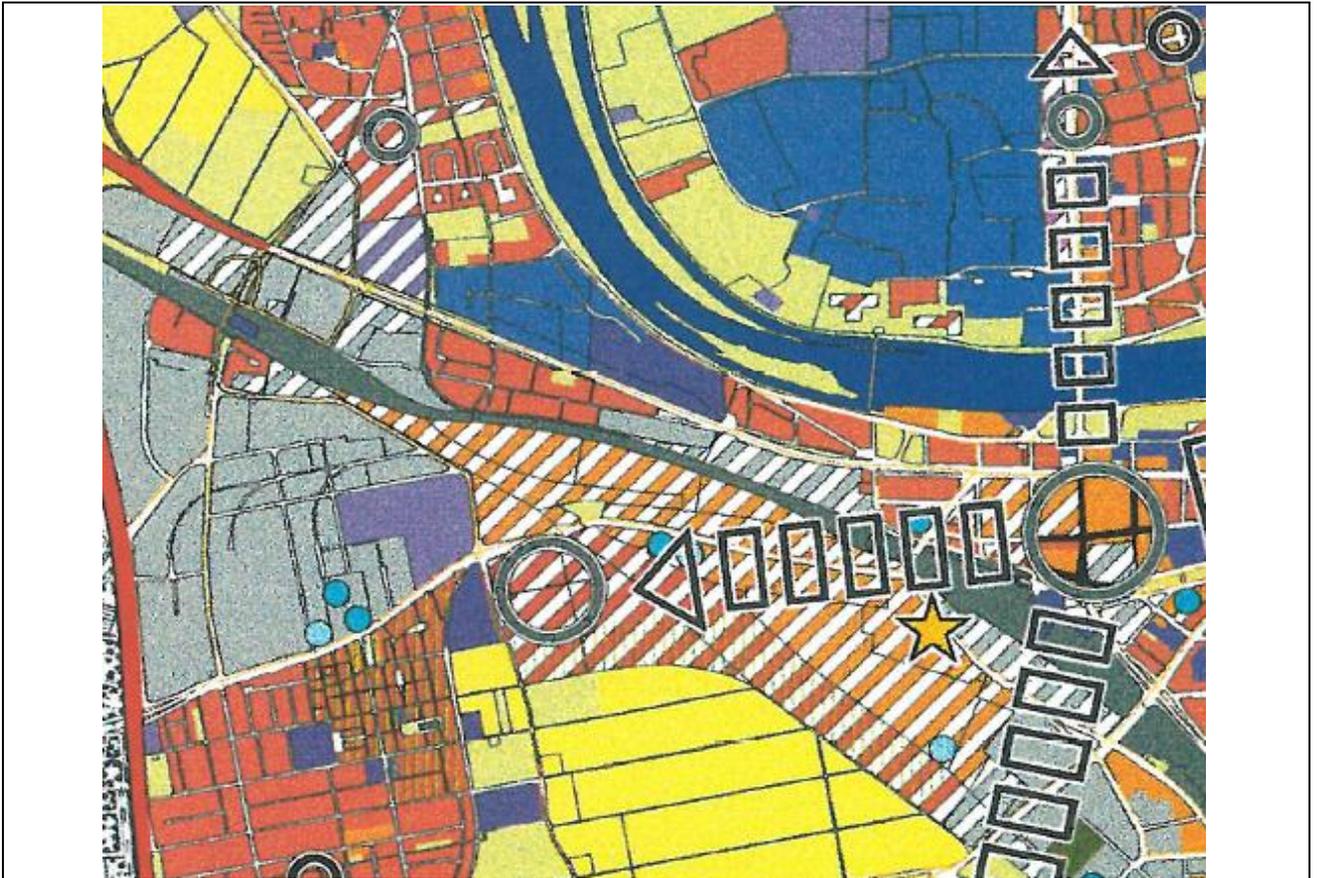
- Im Entwurf zum Gemeinsamen Regionalplan des VRRN (Verband Region Rhein Neckar) ist die Anbindung der Bahnstadt an die A656/B37 nicht enthalten. Stattdessen ist eine Verbindung von der Umgehungsstraße Wieblingen über die Henkel-Teroson-Straße und den Diebsweg an die Speyerer Straße enthalten.

•

b) Modell Räumliche Ordnung 1999

- Unter Punkt 4.7.3.3 Motorisierter Individualverkehr wird beschrieben, dass keine Netzergänzungen vorgesehen sind. „Nach der Fertigstellung der drei Maßnahmen: Ausbau der Bundesautobahn (BAB)-Anschlussstelle Heidelberg – Schwetzingen, Anbindung der B3 an die L600 und der neuen Anfahrt zum Gewerbegebiet Rohrbach-Süd über die B3, sollte die Führung des Fern- und Regionalverkehrs in das Stadtgebiet hinein optimiert sein.“

Die Bahnstadt wird von einem Entwicklungskorridor 2. Ordnung durchquert, vom Bereich Hauptbahnhof Nord Richtung Eppelheim. Dieser Korridor betrifft die hier behandelte Thematik nur am Rande da die Verbindung der Bahnstadt mit der A656/B37 hiervon nicht betroffen ist. Lediglich die Verlängerung in der Bahnstadt (Eppelheimer Straße) ist Teil dieser Achse.



Auszug Modell Räumliche Ordnung

c) Stadtteilrahmenplan Wieblingen

Der Stadtteilrahmenplan befasst sich nur am Rande mit der hier behandelten Thematik. Auf Seite 31 im Kapitel 5.2 Wohnen in Wieblingen wird zum Gebiet Ochsenkopf festgehalten: „Der Durchgangsverkehr zwischen dem BAB-Anschluss Rittel und dem Reha-Zentrum ist wirksam zu unterbinden.“

Der Neubau der Haltestelle Dammweg zur Erschließung der „Wohnquartiere im Südwesten Wieblingens“ an der RNV-OEG Trasse wird auf Seite 45 dargestellt, die Umsetzung war für das Jahr 1999 vorgesehen.

Die Haltestelle Dammweg ist noch nicht gebaut worden.

d) Rahmenplan Bahnstadt, 2007

Die Anbindung der Bahnstadt an die A656/B37 ist Bestandteil des Rahmenplans Bahnstadt, der im Dezember 2007 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Hier wurde die Variante „OEG-Parallele“ festgelegt, die über einen lichtsignalgeregelten Knoten an die B37 angebunden wird. Die verlängerte Ludwig-Guttman-Straße wird ebenfalls an diesen Knoten angebunden.

Ein Auszug aus dem Rahmenplan 2007 ist als Anlage 1 beigefügt.

e) Nahverkehrsplan Heidelberg, 2006

Als Maßnahme N2-12 ist auf Seite 7 die Verlegung der RNV-OEG Haltestelle Fachhochschule sowie der Neubau der Haltestelle Dammweg in Wieblingen genannt. Diese Maßnahme ist unter Priorität B „Sonstige Investitionsmaßnahmen“ aufgezählt, die Realisierung war für das Jahr 2010 vorgesehen.

Die Haltestelle Dammweg ist noch nicht gebaut worden.

(Zur Ergänzung, nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans: Durch die Realisierung des

Wohngebietes Schollengewann soll die geplante Haltestelle nicht im Bereich Dammweg, sondern weiter südlich errichtet werden.)

Konkrete Planungen

Die im Rahmenplan Bahnstadt beschlossene sogenannte OEG-Parallele kann nicht weiterverfolgt werden, da das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Straßenbaulastträger der B37 vom Autobahnkreuz Heidelberg bis zum Knoten Gneisenaustraße / Bergheimer Straße / Querspange eine plangleiche Anbindung („Ampelknoten“) in diesem Bereich ablehnt. In diesem Bereich kann das Regierungspräsidium wegen der Nähe zum Autobahnkreuz Heidelberg nur einer planfreien Anbindung zustimmen.

Es bietet sich an, diesen planfreien Knoten mit einer Unterführung der verlängerten Umgehungsstraße Wieblingen unter der B37 zu kombinieren. Diese wird dann geradlinig über den Wieblinger Weg und die Bahngleise der Deutschen Bahn hinweg verlängert und dann im Bogen zur Henkel-Teroson-Straße geführt. Die Anbindung des Sportzentrums West und der Ludwig-Guttman-Straße erfolgt dann über die nördlichen Rampen des Knotens.

Wird im Zuge der Ludwig-Guttman-Straße ein neuer Bahnübergang über die RNV-OEG gebaut, muss nach Auskunft der RNV ein anderer geschlossen werden (die Strecke der RNV-OEG ist in diesem Bereich eine Eisenbahn, nach Eisenbahnkreuzungsgesetz ist die Anlage von neuen höhengleichen Bahnübergängen nicht zulässig). So kann der vorhandene Bahnübergang des Wieblinger Weges rückgebaut werden.

Die verkehrsrechtliche Definition des Durchgangsverkehrs für den Bereich des Gebiets Ochsenkopfes ist unabhängig von den baulichen Maßnahmen zu finden. Anlieger und Arbeitskräfte des Bereichs Heinsteinwerke sind per derzeit gültiger Beschilderung Anlieger die den Kernbereich des Wieblinger Weges im Bereich Ochsenkopf nutzen dürfen. Eine weitere Entspannung kann hier mit dem Umbau des Knotens B37/Gneisenaustraße/Bergheimer Straße (am früheren Autobahnende) erreicht werden, wenn hier ein einfaches Linksabbiegen von der B37 in den Wieblinger Weg ermöglicht werden könnte. Hierzu laufen derzeit keine Planungen.

Zeitweise war auch die Ausbildung eines Großen Kreisverkehrs in der Ebene der B37 als Verteilerkreis zur Umgehungsstraße Wieblingen und der Bahnstadt in der Diskussion (siehe Beschreibung des Gutachtens Albert Speer und Partner unter 2. Chronologie). Alternativ wurden hier Untersuchungen zur Anlage eines Großen Kreisverkehrs in einer zweiten Ebene über der B37 gemacht. Einem Kreisverkehr über der B37 als Verteilerkreis konnte seitens des Regierungspräsidiums zugestimmt werden. Diese Variante wurde aber nicht weiterverfolgt, da die in Anspruch zu nehmende Grundfläche sehr groß ist und die Kosten einer „einfachen“ planfreien Anschlussstelle geringer abgeschätzt wurden.

3. Nächste Schritte

Mit der Anbindung der Bahnstadt an die A656/B37 entsteht eine leistungsfähige Verbindung von der westlichen Stadteinfahrt über die Bahnstadt in südöstliche Richtung. Gleichzeitig kann das Sportzentrum West sowie die Ludwig-Guttman-Straße besser an das Verkehrsnetz angebunden werden. Die Verlagerung der Haltestelle „Fachhochschule“ der RNV – Linie 5 (OEG) an die Ludwig-Guttman-Straße der RNV – Linie 5 (OEG) kann hiermit verbunden werden. Der Bahnübergang Wieblinger Weg wird mit Eröffnung einer neuen Querung im Zuge der Ludwig-Guttman-Straße geschlossen.

Konkrete Planungen werden derzeit aufgestellt und innerhalb der Verwaltung und mit übergeordneten Behörden abgestimmt. Im ersten Halbjahr 2012 werden diese Planungen in den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegt. Daran anschließend soll für die Anbindung der Bahnstadt an die A656/B37 der „Antrag auf Aufnahme ins Förderprogramm“ des Landes gestellt werden. Dies ist Voraussetzung für die spätere Beantragung von Fördermitteln.

Eine Umsetzung der Maßnahmen kann nur in Abhängigkeit von der Gewährung von Fördermitteln und unter Bereitstellung der städtischen Finanzierungsanteile in den jeweiligen Haushaltsjahren erfolgen.

gezeichnet

In Vertretung

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Auszug Rahmenplan Bahnstadt 2007
A 02	Gesamtübersicht über die geplanten Maßnahmen (Präsentation im Bezirksbeirat Wieblingen am 17.11.2011)