

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0247/2014/BV

Datum:
12.09.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
Dezernat I, Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung
Dezernat I, Feuerwehr
Dezernat II, Amt für Baurecht und Denkmalschutz
Dezernat II, Amt für Liegenschaften
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt
Dezernat V, Kämmereiamt (20.2)

Betreff:

**Planfeststellungsverfahren Bau einer
Straßenbahntrasse in der Bahnstadt
Zustimmung zur Planung der rnv unter
Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt
Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 20. Oktober 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.09.2014	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	09.10.2014	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Gemeinderat stimmt der von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) beim Regierungspräsidium Karlsruhe am 27.06.2014 vorgelegten Planung zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt unter der Voraussetzung zu, dass die in der Vorlage unter Nummer 2 formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen eingearbeitet werden.

Finanzielle Auswirkungen:

	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Es handelt sich um eine Maßnahme der HSB GmbH.	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Dem Antrag der rnv beim Regierungspräsidium Karlsruhe zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt wird unter der Voraussetzung, dass die rnv die formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen einarbeitet, zugestimmt.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 17.09.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 17.09.2014

8 **Planfeststellungsverfahren Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt Zustimmung zur Planung der rnv unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange** Beschlussvorlage 0247/2014/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner führt kurz in die Thematik der Beschlussvorlage ein. Danach stellt er das Thema zur Diskussion.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Spinnler (SPD), Herr Stadtrat Rotfuß (Grüne), Herr Stadtrat Holschuh (Grüne), Herr Stadtrat Steinbrenner (Grüne) und Herr Stadtrat Pfeiffer (gen.hd).

Auf Seite 3.4 der städtischen Stellungnahme wurden zusätzliche Fußgängerquerungen gegenüber der Planung gefordert. Dem könne nur zugestimmt werden, wenn dies nicht zu Lasten der Fahrzeit der Straßenbahn ginge.

Durch diese Querungen würde der Abstand der Querungen auf weniger als 100 m reduziert. Verschiedene Möglichkeiten für Fußgängerüberwege (z.B. Gestaltung mit Blinklichtern, Drückampeln etc.) wurden anhand von konkreten Beispielen diskutiert, jedoch aufgrund von Sicherheitsbedenken oder daraus resultierenden Verlangsamung und Leistungsminderung des Straßenbahnverkehrs verworfen.

Frau Spinnler bat bis zur Sitzung des Gemeinderats zu prüfen, ob es die Möglichkeit gäbe, zusätzliche Fußgängerüberquerungen einzurichten, ohne dass die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn gemindert wird.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt die Prüfung zu.

Es wurde weiter hinterfragt, weshalb im Bereich zwischen Gademer Platz und Baufeld C5 sowie an anderen Stellen (s. S. 3.3 der Vorlage) auf kurzen Strecken auf das Rasengleis verzichtet werden soll.

Amt für Verkehrsmanagement erläuterte, dass der Grund hierfür vor allem in stadtgestalterischen Aspekten liegt. In der Diskussion wurde angeführt, dass eine Ausführung des Gleisbetts im Straßenbelag, nicht mehr den Bestand eines gesonderten Gleiskörpers erfüllt und somit nicht mehr förderfähig sei. Auch wäre der Schallschutz eher schlechter. Zudem wurde der Aspekt der Signalwirkung für Fußgänger diskutiert.

Frau Stadträtin Spinnler (SPD) stellt den **Antrag**:

Der Satz „Wir bitten, zu prüfen, ob zwischen Gadamer Platz und Baufeld C5, beim Platz am Wasserturm sowie gegenüber dem Bahnhofsplatz-Süd auf ein Rasengleis aus stadtgestalterischen Gründen verzichtet werden kann.“ auf Seite 3.3 im Kapitel 2.4 ist zu streichen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt den Antrag zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10 : 05 : 01

Danach stellt Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit Änderungen des SEVA zur Abstimmung:

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (Änderungen- Ergänzungen Fett):

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Gemeinderat stimmt der von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) beim Regierungspräsidium Karlsruhe am 27.06.2014 vorgelegten Planung zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt unter der Voraussetzung zu, dass die in der Vorlage unter Nummer 2 formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen eingearbeitet werden.

Die Streichung von folgendem Satz auf Seite 3.3 Kapitel 2.4:

„Wir bitten, zu prüfen, ob zwischen Gadamer Platz und Baufeld C5, beim Platz am Wasserturm sowie gegenüber dem Bahnhofsplatz-Süd auf ein Rasengleis aus stadtgestalterischen Gründen verzichtet werden kann.“

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en und Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 09.10.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 09.10.2014:

13 **Planfeststellungsverfahren Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt Zustimmung zur Planung der rnv unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange**

Beschlussvorlage 0247/2014/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner informiert über die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (SEVA) vom 17.09.2014, in der Fragen bezüglich der Quermöglichkeiten und verzichtbare Rasengleise aufgeworfen wurden. Hierzu informiere die Ergänzungsvorlage zur Beschlussvorlage 0247/2014/BV (Anlage 4).

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Pfeiffer, Stadträtin Marggraf, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Holschuh

Es werden folgende Punkte angesprochen:

- Dem Vorschlag der Ergänzungsvorlage könne zugestimmt werden.
- Der Bezirksbeirat Kirchheim spreche sich gegen die Linienführung aus, da die Veränderungen, die sich aus der Maßnahme ergeben, erheblichen seien. Zudem seien die Kirchheimer Bürger nicht informiert worden.
- Es sei zwischen der Trassen- und Linienführung zu unterscheiden.
- Der Bezirksbeirat Kirchheim solle zur Bezirksbeiratssitzung Bahnstadt am 23.10.2014 mit eingeladen werden. Bitte hierbei auch das Buskonzept erläutern.
- Die Bahnstadt braucht dringend eine Straßenbahn.
- Welche Kosten kommen auf die Stadt zu, wenn auf das Rasengleis verzichtet werde, da hiermit der Anspruch auf die GVFG-Mittel entfalle.
- Die Trasse durch die Bahnstadt sei unabdingbar. Über die Linienführung könne noch mit den Kirchheimer Bürgern diskutiert werden. Eventuell könne hier noch optimiert werden.

Erster Bürgermeister Stadel berichtet, dass die Linienführung gesamtstädtisch betrachtet werde. Es mache keinen Sinn, die Linienführung in jedem Bezirksbeirat einzeln zu erläutern. Am 31.03.2013 sei eine groß angekündigte öffentliche Veranstaltung für die ganze Stadt durchgeführt worden, in der von Kirchheimer Seite keine Äußerungen vorgetragen worden seien. Der Gemeinderat habe – nach der Vorberatung im SEVA - im April 2013 die Liniennetzänderungen für die Linien 22 und 26 beschlossen, die auch Bestandteil des Gesamtpakets Mobilitätsnetz seien. Eine erneute Diskussion mache keinen Sinn und führe dazu, dass das Mobilitätsnetz bis 2019 nicht realisiert werden könne.

Des Weiteren führt er aus, dass sich der Wegfall des Rasengleises nicht auf die Förderfähigkeit auswirke, da die Funktion der Fläche nicht geändert werde.

Oberbürgermeister Dr. Würzner teilt mit, dass die Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt öffentlich sei und somit auch für die Kirchheimer Bezirksbeiräte die Möglichkeit der Teilnahme bestehe, eine gemeinsame Sitzung sei nicht erforderlich.

Er stellt den Beschlussvorschlag mit den in der Ergänzungsvorlage genannten Änderungen zur Abstimmung (Änderungen fett dargestellt):

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat stimmt der von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) beim Regierungspräsidium Karlsruhe am 27.06.2014 vorgelegten Planung zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt unter der Voraussetzung zu, dass die in der Vorlage unter Nummer 2 formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen eingearbeitet werden.

Auf folgenden Prüfauftrag in Kapitel 2.4 wird verzichtet:

„Wir bitten darüber hinaus zu prüfen, ob drei zusätzliche Querungsmöglichkeiten in der Maschenweite des Stadtgrundrisses zwischen den Baufeldern SE1.1, SE1.2, SE1.3 und SE2 im Sinne einer kontinuierlichen Durchwegung der Bahnstadt vorgesehen werden können sowie eine weitere zwischen dem Technologiepark und dem Baufeld B3 / M1.“

Im Übrigen wird auf die Ergänzungsvorlage zur Drucksache 0247/2014/BV (Anlage 4) verwiesen.

Folgender Prüfauftrag in Kapitel 2.3 wird geändert:

„Wir bitten zu prüfen, ob beim Platz am Wasserturm sowie gegenüber dem Bahnhofplatz-Süd aus stadtgestalterischen Gründen auf ein Rasengleis verzichtet werden kann. Sollte sich diese Änderung negativ auf den Lärmschutz auswirken, sieht die Stadt von dieser Forderung ab.“

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen mit Änderungen
Enthaltung 1

Begründung:

1. Anlass

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 14.03.2013 (0082/2013/BV) beschlossen, die Planung des Mobilitätsnetzes auf dem Stadtgebiet Heidelberg weiter zu verfolgen. Ein Teilprojekt hieraus ist der Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt.

Zur Erlangung der erforderlichen Plangenehmigung hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) als Vorhabenträgerin am 27.06.2014 einen entsprechenden Antrag beim Regierungspräsidium Karlsruhe nach § 28 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gestellt.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat daraufhin der rnv mitgeteilt, dass die Unterlagen vollständig sind und das Anhörungsverfahren durchgeführt werden kann. Das Anhörungsverfahren wird nach § 29 Absatz 1 PBefG, § 73 Absatz 1 LVwVfG, § 1 PBefZuVO sowie §§ 15 Absatz 1 Nummer 2 und 18 LVG von der Stadt Heidelberg (federführend durch das Amt für Verkehrsmanagement) durchgeführt.

Mit Schreiben vom 27.06.2014 hat die rnv bei der Stadt Heidelberg die Pläne eingereicht und die Durchführung des Anhörungsverfahrens beantragt.

Dieses Verfahren gliedert sich in folgende Teile:

02.07.2014 bis 23.07.2014	Bekanntgabe der öffentlichen Auslegung im Stadtblatt. Da die Grafik in der Ausgabe des Stadtblattes am 02.07.2014 unvollständig abgedruckt war, wurde die Bekanntgabe in der Ausgabe am 23.07.2014 wiederholt.
07.07.2014 bis 07.10.2014	Anhörung der Träger öffentlicher Belange, Verbände und Anlieger
14.07.2014 bis 30.08.2014	Öffentliche Auslegung im technischen Bürgeramt
15.09.2014	Fristende zur Erhebung von Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung
geplant 02./03.12.2014	Durchführung des Erörterungstermins mit den Einwendern, die fristgerecht Bedenken, Anregungen und Stellungnahmen im Rahmen der Offenlage oder als Träger öffentlicher Belange bzw. Verband Stellungnahmen abgegeben haben.
1. Quartal 2015	Die Ergebnisse des Erörterungstermins und die Beantwortung der Einwendungen werden in einem Anhörungsbericht aufgearbeitet und an das Regierungspräsidium übersandt.
Sommer 2015	Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Abwägung der Stellungnahmen und die Entscheidung über den Antrag der rnv ist Aufgabe des Regierungspräsidiums als Planfeststellungsbehörde.

Die Stadt Heidelberg ist als vom Vorhaben betroffene Gemeinde eine Trägerin öffentlicher Belange und daher zur Stellungnahme aufgefordert.

Die Abgabe dieser ämterübergreifend abgestimmten Stellungnahme ist Anlass dieser Vorlage.

Aufgrund der Anhörungsfrist im Verfahren und dem geplanten Baubeginn Mitte 2015 ist es nicht möglich, den Bezirksbeirat Bahnstadt in seiner ersten Sitzung am 23.10.14 zu erreichen. Aus diesem Grund hat das Amt für Verkehrsmanagement am 18.07.14 die Bürger zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Die Bezirksbeiräte waren zu diesem Zeitpunkt namentlich noch nicht bekannt und konnten nicht persönlich eingeladen werden. Der Bezirksbeirat wird im Nachgang am 23.10.14 über die Stellungnahme der Stadt informiert.

2. Stellungnahme der Stadt Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange

Die Maßnahme des Baus einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt wird von der Stadt Heidelberg ausdrücklich begrüßt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Stadt Heidelberg folgende Anmerkungen:

2.1. Haltestellen

Wir bitten die Haltestellen der Straßenbahntrasse so auszustatten, dass eine akustische Signalgebung bei Fahrzeughalt erfolgt. Ebenso ist eine taktile Wahrnehmung des Weges zur Haltestelle hin umzusetzen. Anregen möchten wir außerdem zu Überlegungen, wichtige Knotenpunkte wie zum Beispiel Gadamer Platz als „sprechende Haltestelle“ (Text to Speech) auszustatten.

An der Haltestelle Hauptbahnhof Süd bitten wir zu beachten, dass mit Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse auch gleichzeitig eine barrierefreie und möglichst nicht umwegige Fußwegebeziehung von der Bahnstadt zum Südeingang des Hauptbahnhofs vorhanden ist, bis der direkte Zugang mit dem Gebäude im Baufeld B 2 der Bahnstadt hergestellt ist.

Die Haltestelle Hauptbahnhof Süd liegt aufgrund der gemäß Rahmenplanung vorgesehenen Baufeldstruktur nah an der südlichen Baufeldkante/Grundstücksgrenze. Zur Verbesserung der Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs südlich der Haltestelle soll die Gleistrasse etwas nach Norden verschoben werden (ca. 3m). Dies erfordert die Anpassung der Baufelder im Norden.

Im Bereich der Eppelheimer Terrasse bitten wir, die Lage der Straßenbahnhaltestelle soweit nach Osten zu verschieben oder die Haltestelle so zu verändern, dass die Platzfläche – die Begrenzung bilden die Hausfassaden – von Rampen und höher gelegenen Haltestellenabschnitten frei bleibt. Die Barrierefreiheit der Haltestelle ist zwingend zu beachten.

2.2. Ausbildung des Bahnkörpers

Generell sollte der gesamte Bahnkörper für Feuerwehr und Rettungsdienst befahrbar ausgebildet sein, um mit Großfahrzeugen im Einsatzfall am Individualverkehr vorbeifahren zu können. Sollte aufgrund städtebaulicher Vorgaben dies nicht ermöglicht werden, sind folgende Vorgaben zwingend zu beachten:

- Dem Individualverkehr muss ausreichend Möglichkeit gewährt werden, um zum Beispiel auf Rad- und Gehwege ausweichen zu können. Die Bordsteine der Rad- und Gehwege sind entsprechend niedrig und mit geeigneten Rundungsradien auszubilden, die auch tiefergelegten Fahrzeugen ein Auffahren ermöglichen.
- Kreuzungen und Schienenquerungen sind so auszubilden, dass Großfahrzeuge der Feuerwehr problemlos in die Gegenrichtung einfahren können. Die entsprechenden Wenderadien sind zu beachten.

Im Bereich Czernyring / Speyerer Straße / Montpellierbrücke – dieser liegt auf der Hauptroute für Einsatzfahrzeuge – ist eine Beeinflussung der Lichtsignalanlage durch Feuerwehr und Rettungsdienst vorzusehen. Bahnkörper, die diesen Bereich tangieren, sind so zu gestalten, dass die Einsatzfahrzeuge diesen als Fahrweg nutzen können.

2.3. Straßenraumgestaltung

Wir regen an, die beiden Masten 25 und 26 aus der Verkehrsstrasse (Geh- und Radweg) nach Westen zu verschieben und die jeweils östlich und westlich anschließenden Mastpaare hinsichtlich sinnvoller Abstände anzupassen. Ferner sind die Maststandorte 15 und 16 sowie 31 und 32, die mit weiteren Querungsbereichen der Erschließungsanlagen (Andienung ED5 sowie Umfahrung Spitzes Eck / Einmündung WS1 (Marie-Baum-Straße)) kollidieren, zu prüfen.

Da aus den vorgelegten Unterlagen die Baumstandorte nicht hervorgehen, kann nicht überprüft werden, ob die Maststandorte den im Vorfeld erfolgten Abstimmungen zur Lage der Baumstandorte entsprechen. Wir bitten um kurzfristige Bereitstellung von Unterlagen, aus welchen die Lage der Baumstandorte – diese sind aus dem Vorentwurf zur Grünen Meile nachrichtlich darzustellen – sowie der Masten mit Mastabspannungen und Fahrleitungsdrähten hervorgehen.

Wir regen an, soweit möglich auf Zäune oder Gitter entlang der Straßenbahntrasse zu verzichten, um die Trennwirkung der Trasse im Straßenraum möglichst gering zu halten. Wir bitten, zu prüfen, ob zwischen Gadamer Platz und Baufeld C5, beim Platz am Wasserturm sowie gegenüber dem Bahnhofplatz-Süd auf ein Rasengleis aus stadtgestalterischen Gründen verzichtet werden kann. Am östlichen Ende der Planung (Czernyring / Speyerer Straße) sollte das Rasengleis bis zur Gehweghinterkante verlängert werden; nur die für die Weichentechnik zwingend erforderlichen Flächen sind zu befestigen.

2.4. Fußgänger- und Radfahrerquerungen

Die Querungsmöglichkeiten der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer sollen als gepflasterte Bereiche ausgeführt werden. Da in den Plänen keine Maßangaben für diese Bereiche zu finden sind, regen wir an, diese in ausreichender Breite anzulegen, so dass die Gleistrasse auch von mehreren Fußgängern und Radfahrern gleichzeitig bequem überquert werden kann. An einigen Straßeneinmündungen ist in den Plänen nur auf einer Seite der Einmündung eine Querungsmöglichkeit vorgesehen (zum Beispiel Langer Anger, Kopernikusstraße, Max-Jarecki-Straße). Hier möchten wir anregen, zu prüfen, ob eine Querung auf beiden Seiten der Einmündung ermöglicht werden kann, damit für Fußgänger und Radfahrer keine unnötigen Umwege entstehen.

Wir bitten darüber hinaus, zu prüfen, ob drei zusätzliche Querungsmöglichkeiten in der Mä-schenweite des Stadtgrundrisses zwischen den Baufeldern SE1.1, SE1.2, SE1.3 und SE2 im Sinne einer kontinuierlichen Durchwegung der Bahnstadt vorgesehen werden können, je eine weitere zwischen dem Technologiepark und dem Baufeld B3 / M1 sowie im Bereich Z2a / Z2b / C3-Ost (vgl. Kap. 2.7).

2.5. Entwässerung

Die Entwässerung des Bahnkörpers (Rasengleis) ist sicherzustellen. Bei Versickerung aus-schließlich auf dem Bahnareal sind die Bodenverhältnisse zu untersuchen (Baugrundgutachten) beziehungsweise bei der Entwicklungsgesellschaft der Stadt Heidelberg (EGH) oder beim zu-ständigen Fachamt der Stadt Heidelberg anzufragen.

2.6. Umwelt und Natur

Hinsichtlich der Überschreitungen der Lärmorientierungswerte der DIN 18005 bitten wir, die Empfehlungen aus den schallschutztechnischen Gutachten der Fritz GmbH in Form passiver Schallschutzmaßnahmen, ergänzt durch den Einbau von Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume, innerhalb des Plangebietes umzusetzen.

Ferner regen wir an, die beiden Gleisdreiecke Gadamer Platz und Speyerer Straße gemäß den Empfehlungen des Gutachters durch entsprechende erschütterungsmindernde Maßnahmen zu lagern.

Wir weisen darauf hin, dass sich das Plangebiet in der Wasserschutzgebietszone IIIb Rheinau befindet.

Alle in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind zu verwirklichen, insbesondere die Umsiedlung der Mauereidechsen, die Entwicklung eines Le-bensraumes für Zauneidechsen, die Anlage einer Baumhecke, die Anbringung von Nisthilfen für Gebäudebrüter (insbesondere Mauersegler) sowie die Anbringung von Fledermauskästen.

Wir bitten, den Eingriff in Grünbestände ebenso wie den Ausgleich zu bilanzieren und darzustel-len.

2.7. Verkehrliche Erschließung

Die Verschwenkung der Straßenbahntrasse in die Grüne Meile am westlichen Ende der Bahn-stadt hat zur Folge, dass der Bewirtschaftungsweg für die landwirtschaftliche Fläche entfällt. Der Wirtschaftsweg ist für die Landwirtschaft notwendig, daher dauerhaft zu erhalten beziehungsweise eine zukunftsfähige Verlegung bei den Planungen zu berücksichtigen.

Für das Flurstück 6628/7 sieht das Bau- und Nutzungskonzept gemäß städtebaulicher Vertrag eine Erschließung vom Czernyring (Abbiegebeziehung Ein- und Ausfahrt) vor. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen, da dieses Grundstück ansonsten nicht mehr als erschlossen ange-sehen werden kann.

Die Anlage einer Kreuzung im Bereich Z2a/Z2b/C3 ist im Sinne einer angemessenen Verkehrserschließung für den fließenden Verkehr, aber auch insbesondere in Bezug auf die fußläufige Vernetzung der Baufelder vorzusehen. Auf den Baufeldern C3 und Z2a/Z2b/Z2c sind hohe bauliche Ausnutzungen möglich. Das Baufeld C3 wird eine Größe von circa 17.500 m² haben; aus Vermarktungsgründen ist hier eine Aufteilung des Baufeldes in zwei (C3-West und C3-Ost) vorzusehen. Jedes dieser Grundstücke bedarf einer eigenen und ausreichend dimensionierten Erschließung. Daher ist im Kreuzungsbereich Z2a/Z2b/C3-Ost eine weitere (signalisierte) Querung vorzusehen, die auch eine adäquate Erschließung des Baufeldes Z2b sicherstellt, die es bisher so nicht gibt. Diese Querung ist auch als fußläufige Vernetzung der Baufelder Z2 und C3 zwingend erforderlich (vergleiche Ziffer 2.4).

2.8. Zeichnerische Darstellungen

Die im Lageplan 1 enthaltene Rampe liegt innerhalb der Straßenfläche S XVIII und ist nur erforderlich, wenn der Straßenraum nicht vorher oder zeitgleich hergestellt wird. Diese provisorische Maßnahme sollte analog wie bei den Böschungen erläutert werden.

Die Eintragung „Baumbewuchs“ entlang des kurzen Gewanns ist nicht ausreichend. Hier sind die Baumstandorte im Bestand darzustellen, falls erforderlich auch der vorgesehene Ersatz durch die Planung.

2.9. Tangierende Planungen

Die Planung zum Bau der Straßenbahntrasse ist mit den Planungen zum Czernyring, zur Grünen Meile und zum Freiraum Bahnstadt West abzustimmen. Bestehende städtebauliche Verträge – hier insbesondere die Verträge mit der EGH, der Max-Jarecki-Stiftung und der Firma Glycotope – sind zu Grunde zu legen.

2.10. Weitere Abstimmungen

Die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (DSK) als Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg begrüßt das Vorhaben, weist jedoch darauf hin, dass insbesondere im Rahmen der baulichen Umsetzung intensiver Klärungs-/Abstimmungsbedarf gesehen wird, schwerpunktmäßig zu den Themen:

- Baulogistik,
- Andienung der Baustelle(n),
- Abstimmung der einzelnen Bauzeitenpläne der verschiedenen Maßnahmen und
- Baustelleneinrichtungsflächen.

3. Weiteres Vorgehen

Die diesem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegenden Pläne sind Genehmigungspläne, die erst nach einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss in eine baureife Ausführungsplanung umgesetzt werden.

Die unter Punkt 2 gemachten Anregungen und Änderungen sollen, soweit planfeststellungsrelevant, durch die rnv in das laufende Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium eingearbeitet werden.

Der bisherigen Planung liegt ein Kostenrahmen von 25.085.000 Euro netto zu Grunde (Stand März 2013 laut Investitionsplan HSB GmbH).

Auf Grundlage des Straßenbenutzungsvertrages ergibt sich ein städtischer Finanzierungsanteil, der derzeit noch nicht bezifferbar ist. Erst nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird der Gemeinderat über die Ausführungsplanung und damit auch über die Höhe der Kosten, die im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens von der Stadt Heidelberg zu tragen sind, entsprechend beraten und beschließen.

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.
QU 8		Kommunale Entwicklungszusammenarbeit unterstützen, globale Verantwortung leben.
SL 10		Barrierefrei bauen.
UM 4		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben.
MO 1-7		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern.
		Begründung: Der Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt ergänzt die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebildet. Der ÖPNV wird attraktiver und komfortabler und damit ein Umstieg vom motorisierten Verkehr auf den ÖPNV im neuen Stadtteil von Anfang an gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtslageplan West
02	Übersichtslageplan Ost
03	Vortrag Mobilitätsnetz Bahnstadt in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 17.09.2014
04	Erste Ergänzung zur Drucksache vom 08.10.2014 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 09.10.2014)