

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0258/2015/IV**

Datum:  
30.11.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Prüfung Ertüchtigung der stillgelegten Bahntrasse als  
Radweg, zur direkten Anbindung zur Radverbindung  
Bahnstadt-Südstadt**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	26.01.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.03.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	23.03.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Kirchheim, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, sowie der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema „Prüfung Ertüchtigung der stillgelegten Bahntrasse als Radweg, zur direkten Anbindung zur Radverbindung Bahnstadt-Südstadt“ zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Realisierung der Variante 1 incl. Beleuchtung, ohne Kosten für Ausgleichs- und grünplanerische Maßnahmen	920.000 Euro
Realisierung der Variante 2 incl. Beleuchtung, ohne Kosten für Ausgleichs- und grünplanerische Maßnahmen	460.000 Euro
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Mittel sind im Haushaltsplan und der mittelfristigen Finanzplanung gegenwärtig nicht vorgesehen.	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Verwaltung hat geprüft, ob auf der stillgelegten Bahntrasse parallel zur Hardtstraße ein Radweg eingerichtet werden kann, um eine direkte Anbindung zwischen der Bahnstadt und der Südstadt zu realisieren.

## **Begründung:**

Die Verwaltung hat vom Gemeinderat den Auftrag erhalten zu prüfen, ob auf der stillgelegten Bahntrasse parallel zur Hardtstraße ein Radweg eingerichtet werden kann, um eine direkte Anbindung zwischen der Bahnstadt und der Südstadt zu realisieren. Hierzu wurden verschiedene Varianten geprüft.

### **Verkehrliche Belange**

Variante 1 (Anlage 1: blau)

Zur Realisierung der Variante 1 muss der Bahndamm auf einer Länge von circa 1030 m befestigt werden. Bei einer angenommenen Breite von 3 Metern ist mit Kosten von ca. 920.000 Euro zu rechnen. In dieser Kostentendenz ist die Beleuchtung des Weges enthalten. Eventuelle Kosten für Ausgleichs- und grünplanerische Maßnahmen etc. sind nicht berücksichtigt, dürften sich jedoch mindestens in der gleichen Höhe bewegen. Variante 1 hat den Vorteil, dass der Radverkehr auf der gesamten Länge auf einer eigener Strecke geführt werden kann und zudem nicht mehr an der konflikträchtigen Ausfahrt des Zentralbetriebshofes vorbeigeführt werden muss.

Varianten 2a (Anlage 1: rot) und 2b (Anlage 1: schwarz):

Bei den Varianten 2a und 2b wird der Radverkehr zunächst über die Hardtstraße entlang des Messplatzes geführt. Nördlich des Messplatzes befindet sich ein unbefestigter Weg, der entlang des Bahndamms weiter verläuft und im Norden auf den Kirchheimer Weg trifft. Bei Variante 2a wird der Radweg am Ende dieses Weges, kurz vor der Brücke über eine Rampe auf den Bahndamm geführt. Dieser gesamte Weg hat eine Länge von 470 m und würde ebenfalls auf einer Breite von 3 Meter befestigt werden. Bei Variante 2b wird der Radweg zu Beginn des Weges ebenfalls über eine Rampe auf den Bahndamm geführt.

Für die Varianten 2a und 2b ist jeweils mit Kosten von ca. 460.000 Euro zu rechnen (incl. Beleuchtung, ohne Kosten für Ausgleichs- und grünplanerische Maßnahmen). Die Varianten 2a und 2b haben den Nachteil, dass der Radverkehr entlang des Messplatzes im Mischverkehr geführt werden müsste. Dieser Streckenabschnitt wird durch die Fahrzeuge des Zentralbetrieeshofes (Müllwägen, LKW, Transporter etc.) und bei Veranstaltungen auf dem Messplatz stark genutzt.

Fazit verkehrliche Belange:

Aus verkehrlicher Sicht ist Variante 1 zu bevorzugen, da nur hier der Radverkehr auf eigener Strecke geführt werden kann und die Konfliktsituation an der Ausfahrt des Zentralbetriebshofes vermieden werden kann. Durch die Maßnahme könnte ein deutlicher Gewinn an Komfort und Verkehrssicherheit für den Radverkehr erzielt werden.

### **Artenschutzrechtliche Belange**

Variante 1:

Die Variante 1 verläuft auf der Ausgleichsfläche A3, die Bestandteil des artenschutzrechtlichen Ausgleichskonzepts für die Bahnstadt ist. Zu diesem Konzept gehören auch die Ausgleichsflächen A1 Richtung Rohrbacher Straße und die Fläche A2 Richtung Bosseldorn/Rohrbach Nahversorgungszentrum. Alle Ausgleichsflächen sind Bestandteil der artenschutzrechtlichen Ausnahme genehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 06.04.2008. Die Ausnahme genehmigung war notwendig, um die streng geschützten Eidechsenarten Zaun- und Mauereidechse von der Bahnstadtfläche abfangen und auf die Ausgleichsflächen umsiedeln zu können. Die Gestaltung der Flächen, mit Trockenmauern, Gabionen, Schotter- und Sandflächen etc. ist überwiegend auf die Habitatbedürfnisse dieser Arten abgestimmt.

Bei den Flächen A1 und A2 waren bereits bei der Antragstellung auf artenschutzrechtliche Ausnahme die Trassen der Radwege in den Planwerken enthalten. Entsprechend sind die dortigen

Radwege Teil der Ausnahmegenehmigung und bereits bei der Herstellung der Flächen wurde der Radwegebau berücksichtigt und geeignete Untergrundverhältnisse geschaffen. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde lediglich die Asphaltdecke aufgebracht.

Für die Fläche A3 war zum damaligen Zeitpunkt kein Radweg angedacht, er ist daher in den Planwerken auch nicht enthalten und seine Realisierung durch die Ausnahmegenehmigung nicht gedeckt.

Im Rahmen des Monitorings wurde 2013 ein Vorkommen von 812 Eidechsen auf der Ausgleichsfläche A3 geschätzt. Wollte man heute diesen Radweg herstellen, würde das wiederum einen erheblichen Eingriff in Eidechsenlebensräume darstellen. Das Regierungspräsidium wird dieser Variante nicht zustimmen, da eine solche artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nur dann erteilt werden kann, wenn es u.a. keine zumutbaren Alternativen gibt.

#### Variante 2a:

Diese Variante realisiert den Radweg überwiegend neben der Ausgleichsfläche A3. Lediglich auf einer Strecke von ca. 200 m würden Eidechsenlebensräume von der Maßnahme betroffen sein. Auch hier würden die Baumaßnahmen zu Eingriffen und Beeinträchtigungen führen, die Maßnahmen zur Sicherung der wertvollen Bereiche und das Abfangen der Tiere wären jedoch mit deutlich geringerem Aufwand verbunden. Die Kompensation des Eingriffs lässt sich dennoch auch hier nicht vermeiden. Schwierig dürfte sich die Suche nach Ersatz-Ausgleichsflächen gestalten. Eine kompetente fachlich Planung des Ausgleichs und eine professionelle ökologische Baubegleitung sind unabdingbar, um die Population zu sichern. Nur so kann eventuell das Vorhaben unter der Erheblichkeitsschwelle gehalten werden und eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung könnte damit entbehrlich werden. Aber auch bei Variante 2a muss ein Konzept mit einer artenschutzrechtlichen Betrachtung vorgelegt werden, um das Regierungspräsidium Karlsruhe um eine Stellungnahme ersuchen zu können.

#### Variante 2b:

Variante 2b verläuft auf einer Strecke von ca. 400 m auf der Ausgleichsfläche A3. Da ein erheblicher Eingriff in die Eidechsenlebensräume zu erwarten ist und außerdem eine Variante mit geringerem Eingriff existiert, wird das Regierungspräsidium auch der Variante 2b nicht zustimmen.

#### Fazit artenschutzrechtliche Belange:

Das Regierungspräsidium wird den Varianten 1 und 2b nicht zustimmen. Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist die Variante 2a die einzig mögliche Variante, aber auch hier sind die Zustimmung des Regierungspräsidiums sowie Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

#### Gesamtfazit:

Aus verkehrlicher Sicht kann nur mit Variante 1 ein Gewinn an Komfort und Verkehrssicherheit für den Radverkehr erzielt werden. Diese Variante lässt sich jedoch aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht realisieren.

## **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:
MO1	+	<b>Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern</b> <b>Begründung:</b> Das Radfahren wird gefördert, indem eine attraktive Verbindung zwischen der Bahnstadt und den südlichen Stadtteilen geschaffen wird.

Drucksache:

**0258/2015/IV**

00258813.doc

...

- MO2 + **Ziel/e:**  
Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr  
**Begründung:**  
Der Radverkehr wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver
- MO6 + **Ziel/e:**  
Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr  
**Begründung:**  
Die Nutzung des ~~Rahrrades~~ wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Bei Variante 1 wird der Radverkehr auf der gesamten Länge auf eigener Strecke geführt. Hierdurch würden Ausgleichsflächen in erheblichem Umfang entfallen.

Bei den Varianten 2 muss der Radverkehr teilweise im Mischverkehr geführt werden. Der Eingriff und die Notwendigkeit zur Kompensation wären bei dieser Variante geringer.

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtsplan
02	Bahnstadt, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen