

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0155/2017/BV

Datum:
23.03.2017

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Geh- und Radwegbrücke über die Bahn westlich des
Hauptbahnhofs
hier: Einstellung der Planungen**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt und Weststadt	10.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bau- und Umweltausschuss	23.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	29.06.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Bezirksbeiräte Bahnstadt und Weststadt, der Bau- und Umweltausschuss und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt, die Planung einer Fuß- und Radwegbrücke im Bereich des Hauptbahnhofs nicht weiterzuverfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Verwaltung empfiehlt, die Planung einer Brücke im Bereich des Hauptbahnhofs nicht weiterzuverfolgen.

Begründung:

1. Ausgangslage

Der Rahmenplan Bahnstadt hat ursprünglich ein dichtes Netz an Gleisquerungen in Ergänzung der bestehenden Brücken (Czernybrücke und Montpellierbrücke) und der zwischenzeitlich aufgewerteten Unterführung westlich des Bahnbetriebswerks vorgesehen. Diese Verbindungen sollten als zusätzliches Angebot für Fußgänger und Radfahrer die als Barriere wirkende Bahntrasse überwinden und die Bahnstadt mit den angrenzenden Siedlungsbereichen engmaschig vernetzen. Eine dieser neuen Fuß- und Radwegbrücken wurde im Bereich des Hauptbahnhofs verortet.

Mit dem Beschluss der Drucksache 0390/2015/BV hat der Gemeinderat am 10.12.2015 die Planung einer Fuß- und Radwegbrücke im Bereich des Hauptbahnhofs unbefristet zurückgestellt. In der Diskussion dieser Vorlage wurde vor dem Hintergrund alternativer Querungsmöglichkeiten die Brücke generell infrage gestellt. Im Ergebnis der Beratung wurde die Verwaltung beauftragt, als zusätzliche Verbindung den bestehenden Tunnel zwischen dem auf der Bahnstadtseite gelegenen Güterpostamt und dem alten Postamt in der Lessingstraße auf die Funktionsfähigkeit für den Rad- und Fußverkehr zu prüfen und die Kosten zu ermitteln. Über das Ergebnis dieser Prüfung wurde der Gemeinderat am 27.10.2016 mit der Drucksache 0174/2016/IV informiert.

Zwei aktuelle Planungen sind nun von einer grundlegenden Entscheidung über den Bau einer Brücke tangiert. Dies ist zum einen die anstehende bauliche Entwicklung des Ensembles südlich des Hauptbahnhofs, in dessen Zusammenhang durch den Bau des Bahnhofplatzes Süd auch eine niveaugleiche und barrierefreie Anbindung an den Querbahnsteig entstehen soll. Im Einvernehmen mit der Stadt hat die Gustav-Zech-Stiftung einen Wettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnis der Gemeinderat in gesonderter Drucksache beraten soll. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs beinhaltet, dass die Option einer Brücke berücksichtigt werden soll, auch wenn diese erst lange nach Fertigstellung des Ensembles gebaut wird. Damit wurde einem Wunsch des Bezirksbeirats Bahnstadt entsprochen, der auch in der Bürgerbeteiligungsveranstaltung zur Auslobung des Wettbewerbs vorgetragen wurde.

Zudem befasst sich die Verwaltung derzeit mit einer Neuordnung des Bereichs nordwestlich des Bahnhofs. Die Deutsche Bahn AG plant im westlichen Gebäudeteil eine Bahnhofserweiterung, in deren Zusammenhang auch die Ver- und Entsorgung neu organisiert werden muss. Weiterhin steht die Deutsche Bahn in Verhandlung mit einem Investor, der beabsichtigt auf dem nordwestlich an den Bahnhof angrenzenden Grundstück ein Hotel zu errichten. Die städtebaulichen Rahmenbedingungen dafür sind in einem Städtebaulichen Vertrag festgelegt. Zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Hotelneubau soll der sogenannte „Stadtbalkon“ mit einem darunter gelegenen Fahrradparkhaus, das den natürlichen Geländesprung ausnutzt, entstehen. Dieser Vorschlag stammt aus der Ideenstudie des erstplatzierten Entwurfs des Büros Bierbaum.Aichele, über die die politischen Gremien mit der Drucksache 0108/2016/IV informiert wurden. Da sich im Bereich des „Stadtbalkons“ mehrere Interessen überlagern, soll eine ganzheitliche Lösung gemeinsam mit allen Akteuren entwickelt werden. Als Grundlage für die weiteren Planungen wurde vereinbart, dass im Rahmen eines anstehenden Architektur- und Städtebauwettbewerbs zum Hotel untersucht wird, wie sich der „Stadtbalkon“ mit Fahrradparkhaus unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktionen und einer ansprechenden Platzgestaltung integrieren kann.

2. Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Bei genauer Betrachtung der Auswirkungen einer planerischen Berücksichtigung eines Brückenbauwerks sind im Kontext der aktuellen Planungen Fragestellungen aufgetreten, die nachfolgend näher ausgeführt werden und die zum Vorschlag der Verwaltung führen, die Planung einer Brücke in diesem Bereich nicht weiterzuverfolgen:

2.1. Radwegenetz und Verkehrsführung

Der Hauptbahnhof ist Zielpunkt für Radfahrer, weshalb auf die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und die Schaffung attraktiver und ausreichend vieler Abstellmöglichkeiten großer Wert gelegt wird. Mit den geplanten Maßnahmen auf der Nord- und Südseite sollen diese Radabstellanlagen geschaffen werden. Darüber hinaus werden die Radverbindungen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs umgebaut beziehungsweise neu geschaffen. Wo es räumlich möglich ist, werden Zweirichtungsradwege hergestellt.

Auch wenn mit einer zusätzlichen Querung im Bereich des Hauptbahnhofs ein kürzerer Weg zwischen der Süd- und der Nordseite des Hauptbahnhofs geschaffen würde, ist eine Weiterführung der Radwegebeziehung in Richtung Norden über die Karl-Metz-Straße aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten nicht möglich. Selbst bei einer eventuellen Verlagerung des Betriebshofes ist diese Trasse für Straßenbahn und Bus notwendig, was dem Ausbau einer Radverkehrsachse entgegensteht. Zudem fehlen Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen.

Aus verkehrlicher Sicht ist ein weiteres Verbindungsbauwerk in diesem Bereich nicht erforderlich. Für Fußgänger entsteht durch die direkte, niveaugleiche Anbindung des Querbahnsteigs an den künftigen Bahnhofplatz Süd eine attraktive und barrierefreie Verknüpfung zwischen der Südseite des Hauptbahnhofs und dem Willy-Brandt-Platz. Der Querbahnsteig ist zudem nahezu immer für schiebende Radfahrer passierbar und sichert somit eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Bahnstadt und Weststadt / Bergheim im Bereich des Hauptbahnhofs.

Für Radfahrer bestehen zudem Radwege über die Montpellierbrücke und die Czernybrücke, die jeweils auf beiden Seiten der Bahngleise in alle Richtungen weiterführen. Durch den Umbau des Czernyrings und den damit verbundenen Angeboten für Radfahrer werden beide Brücken für Fahrradfahrer besser erreichbar. Zudem wird mit dem Neubau der Fuß- und Radwegbrücke westlich der Czernybrücke eine zusätzliche Verbindung im Radnetz in Nord-Süd-Richtung geschaffen. (Siehe hierzu auch die aktuelle Drucksache 0422/2016/BV.)

2.2. Zu erwartende Nutzungskonflikte

Um den nördlichen Anschluss der Fuß- und Radwegbrücke bei der Planung des „Stadtbalkons“ zu berücksichtigen, wäre es notwendig, die Lage einer künftigen Brücke und ihre Tragkonstruktion konkret festzulegen. Dabei sind vor allem die Oberleitungen der Bahn und deren Masten zu berücksichtigen, deren Erhalt eine weit in den „Stadtbalkon“ führende Brückenrampe zur Folge hätte. Ein neigungsfreier Anschluss an den „Stadtbalkon“ würde durch die Umbauarbeiten an den Bahnanlagen zu erheblichen Mehrkosten führen.

Darüber hinaus sind auch bei niveaugleichem Anschluss Konflikte der verschiedenen Verkehrsströme und Nutzungen zu erwarten. Die auf engem Raum kreuzenden Verkehre, die durch den Radverkehr von und zur Brücke auf dem „Stadtbalkon“ erzeugt werden, gemeinsam mit der Erschließung des Fahrradparkhauses sowie der notwendigen Anlieferung des Hauptbahnhofs und der Hotelvorfahrt, wären hoch problematisch. Eine Aufenthalts- und Gestaltungsqualität müsste gänzlich in Frage gestellt werden.

Bei der Planung des Bahnhofsplatzes Süd und des „Stadtbalkons“ auf der Nordseite kann durch den Verzicht auf eine Bebauung die Option für eine spätere Realisierung einer Brücke grundsätzlich offengehalten werden. Bei den weiteren, vertiefenden Planungen müssten jedoch bauliche und konzeptionelle Vorhaltemaßnahmen getroffen werden, die zu Mehrkosten führen, die Nutzbarkeit der Plätze nachhaltig einschränken beziehungsweise umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen zur Folge haben, die bei dem späteren Bau einer Brücke vorgenommen werden müssten. Sowohl die Berücksichtigung von Rampen und konstruktiven Anschlüssen als auch die erforderlichen Maßnahmen der Verkehrssicherung würden den gestalterischen Spielraum und die Nutzbarkeit der künftigen Stadträume erheblich einschränken.

2.3. Kosten

Für die Planung einer weiteren Brücke stehen im Treuhandvermögen der Bahnstadt keine Mittel zur Verfügung. Die Planung und Realisierung der Maßnahme müsste über den städtischen Haushalt bereitgestellt werden, der aber für den laufenden Doppelhaushalt keine Mittel beinhaltet.

Aus vorab genannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, die Planung einer Brücke im Bereich des Hauptbahnhofs nicht weiterzuverfolgen.

3. Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde nicht beteiligt, da seine Belange nicht betroffen sind. Mit der barrierefreien Anbindung des Bahnhofsvorplatzes Süd an den Querbahnsteig wird eine sehr attraktive Querungsmöglichkeit für Menschen mit Behinderungen geschaffen.

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 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit den Entwicklungen südlich und nördlich des Hauptbahnhofs werden zusätzliche Angebote für Fahrradfahrer und Fußgänger geschaffen. Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern
SL 8	+	Groß- und kleinräumige Freiflächen erhalten und entwickeln Begründung: Mit der Entwicklung von Plätzen südlich und nordwestlich des Hauptbahnhofs entstehen attraktive Freiflächen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Mit dem Bau einer Brücke im Bereich des Hauptbahnhofs kann zwar eine zusätzliche Verknüpfung für Fußgänger und Radfahrer entstehen, die Berücksichtigung eines Brückenbauwerks wirkt sich aber bei der Planung massiv auf die künftigen Qualitäten und Gestaltungsmöglichkeiten beider Plätze aus. Aufgrund ausreichend vorhandener und geplanter

Wegebeziehungen, der für einen späteren Brückenbau erforderlichen Vorhaltemaßnahmen und der fehlenden Weiterführungsmöglichkeiten im Radverkehrsnetz empfiehlt die Verwaltung, die Planung einer Brücke im Bereich des Hauptbahnhofs einzustellen.

gezeichnet
Jürgen Odszuck