

Drucksache:
0098/2018/IV

Datum:
13.06.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung
und Anschlussknoten Speyerer Straße**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 26. Juli 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	03.07.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Konversionsausschuss	17.07.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	24.07.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Kirchheim, der Konversionsausschuss und der Gemeinderat nehmen folgende Informationen zur Kenntnis:

Die Fragen des Bezirksbeirates werden mit Hinweisen auf das Verkehrsgutachten beantwortet. Die Vorplanungen der Knotenpunkte an der Speyerer Straße werden angekündigt.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Zusammenfassung der Begründung:

Die Fragen des Bezirksbeirates werden mit Hinweisen auf das Verkehrsgutachten beantwortet. Die Vorplanungen der Knotenpunkte an der Speyerer Straße werden angekündigt.

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 03.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 03.07.2018

2.1 Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße

Informationsvorlage 0098/2018/IV

Frau Kugel vom Planungsbüro R + T Ingenieure für Verkehrsplanung erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation den Inhalt der Anlage 01 zur Drucksache 0098/2018/IV.

Hierzu zeigt sie Folien mit den Themen:

- Untersuchungsgebiet – Übersicht
- Äußere Erschließung – Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Radverkehr
- Verkehrserzeugung – Untersuchungsgebiet und weitere Entwicklungen
- Verkehrsverteilung – Parkraumkonzept und Verkehrsmodell
- Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs – Beurteilung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Leistungsfähigkeit – Speyerer Straße und Kirchheimer Weg
- Großsporthalle – Verkehrserzeugung und Anbindung

Im Anschluss melden sich in einer ausgedehnten, regen Diskussion zur Wort:

die Bezirksbeiräte Hoffmann, Engbarth-Schuff, Gottfried, Geschinski, Müller, die Bezirksbeirätinnen Veit-Schirmer, Hasse, Beust, Koch, stellvertretender Kinderbeauftragter Kratzer, Stadtteilvereinsvorsitzender Fuchs, Stadtrat Grädler, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Pfeiffer.

Es werden Fragen bezüglich

- der Methodik der Verkehrsberechnungen
- des Zeitpunkts der Verkehrszählungen und deren Herausgeber
- des Zeitpunkts der Erarbeitung und der Veröffentlichung des Verkehrsgutachtens
- Shuttle-Bus-Verkehr zu und von Veranstaltungen in der geplanten Großsporthalle
- der geplanten Doppelnutzung der Parkplätze (tagsüber für Mitarbeiter des Heidelberg Innovation Parks / an Abenden und Wochenenden für Eventbesucher der Großsporthalle)

- Herstellungskosten für oberirdische Parkplätze gegenüber Parkplätzen in Tiefgaragen
- der Führung der künftigen Fahrradhauptachse
- der Berücksichtigung der Vorgaben des Lärmgutachtens im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung
- der Berücksichtigung der Speyerer Straße als Rettungsweg für Einsatzfahrzeuge (besonders in Bezug auf die dort ansässige Berufsfeuerwehr)
- der Zuordnung von oberirdischen Stellplätzen (Grünfläche / öffentlicher Verkehrsraum?)
- Stellplatzvorgaben für Hotels im Umfeld
- der Zeitschiene der Realisierung (Bebauung der Konversionsfläche sowie Fertigstellung der Infrastruktur)
- einer möglichen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Mörgelgewann

gestellt, die von Frau Kugel sowie Herrn Gieler und Frau Keuchel (beide vom Amt für Verkehrsmanagement) – soweit zu diesem Zeitpunkt möglich – beantwortet werden.

Falls gewünscht, könnten von der Verwaltung Antworten beziehungsweise Zahlen zu den Themen Erhebungsjahr der Verkehrszählung und konkrete Mehrkosten für Tiefgaragenplätze im Vergleich zu oberirdischen Stellplätzen nachgereicht werden. Ebenfalls bietet Herr Gieler an, 24-Stunden-Aufzeichnungen, auf denen Verkehrszählungen basieren, einzusehen.

Aus den Reihen des Bezirksbeirates wird eine verbindliche Zusage der Verwaltung gefordert, dass die Vorgaben des Lärmgutachtens auch nach Erschließung der Patton Barracks eingehalten werden.

Zu einer Fragestellung aus dem Gremium, die sich darauf bezieht, warum auf der Konversionsfläche Patton Barracks ein reines Gewerbegebiet ohne Wohnanteil vorgesehen sei, antworten die anwesenden Mitglieder des Stadtrats.

Detaillierter wird im weiteren Verlauf über Methoden von Verkehrszählungen, Simulationen und ähnliches gesprochen. Mehrfach wird aus dem Gremium der Wunsch geäußert, den Anschlussknoten Speyerer Straße nicht isoliert zu sehen, sondern auch das Umfeld (besonders den Verkehr in der ganzen Speyerer Straße sowie den im Bereich Bahnstadt / Bahnhof sowie möglicherweise auch in Richtung Innenstadt oder Neuenheimer Feld) zu betrachten (Stichwort Rückstaus). Umsetzbar seien solche Untersuchungen grundsätzlich, erklärt Herr Gieler hierzu. Diese seien allerdings aufwändig und kostspielig und müssten – aufgrund nicht vorhandener Personal-Kapazitäten im Amt für Verkehrsmanagement - von einem externen Büro angefertigt werden.

Ein Thema, das ebenfalls ausführlicher behandelt wird, ist das Parkhaus, das erst nach der Fertigstellung der Großsporthalle gebaut werden soll. Hier werden aus dem Gremium Bedenken geäußert, dass es zu Parkproblemen kommen werde, wenn – zumindest in der Anfangszeit - nicht genügend Parkraum für Besucher in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehe.

Weiter wird die geplante Führung der Buslinie 33 über die Speyerer Straße kritisch gesehen. Auf dieser „Monsterlinie“ komme es bereits heute schon häufig zu Verspätungen, die sich durch ein mögliches Im-Stau-Stehen auf der Speyerer Straße weiter summieren könnten. Hier müsste nochmals über die Linienführung, über eine dichtere Taktung, eine Teilung der Linie oder Alternativen nachgedacht werden, um die Bevölkerung oder nach Heidelberg Einpendelnde zur Nutzung des ÖPNV zu animieren, äußern die Bezirksbeiratsmitglieder.

Zum Ende der Diskussion stellt Bezirksbeirat Engbarth-Schuff fest, dass bei der vielfältigen Kritik aus dem Gremium am Verkehrsgutachten (Methodik und der daraus resultierenden Ableitungen) und der gewünschten weitergehenden Betrachtung sowie diversen Anregungen an diesem Abend ad hoc kein umfassender Antrag des Bezirksbeirates Kirchheim formuliert werden könne. Daher schlägt er vor, dass sich die Mitglieder des Gremiums zeitnah außerhalb einer offiziellen Sitzung treffen, um ein Papier auszuarbeiten, in dem alle Kritikpunkte und Anregungen zusammengefasst werden. Dieser Vorschlag findet allgemeine Zustimmung.

Herr Schmidt weist darauf hin, dass im nachfolgenden Konversionsausschuss alle Parteien vertreten seien. An diese Mitglieder könne das von Bezirksbeirat Engbarth-Schuff angesprochene Papier weitergegeben werden. Eine zusätzliche Möglichkeit, um den Standpunkt des Gremiums in diesem Ausschuss darzulegen sei auch, ein Mitglied des Bezirksbeirates Kirchheim in die kommende Sitzung des Konversionsausschusses am 17.07.2018 zu entsenden.

Hierzu erklärt sich Bezirksbeirat Engbarth-Schuff bereit. Sollte er verhindert sein, wird Bezirksbeirätin Veit-Schirmer dies übernehmen. Auch hiermit erklären sich die Mitglieder des Bezirksbeirates Kirchheim einverstanden.

gezeichnet

Hans Joachim Schmidt
Stellvertretender Vorsitzender

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Konversionsausschusses vom 17.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Konversionsausschusses vom 17.07.2018

2.1 Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße Informationsvorlage 0098/2018/IV

Der **Geschäftsordnungsantrag** der Grünen-Fraktion (siehe Anlage 04 zur Drucksache 0098/2018/IV)

Wir beantragen die Verweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und bitten bis dahin um folgende Ergänzungen:

- Darstellung der konkreten Verkehrsführung für den Shuttlebus
- Eine qualitative Bewertung der Kreuzung, am besten unter Einbeziehung der PTV Software zur Visualisierung

ist als Tischvorlage verteilt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erteilt zunächst Herrn Engbarth-Schuff, der vom Bezirksbeirat Kirchheim in die heutige Sitzung entsandt wurde, das Wort.

Er gibt die Position des Bezirksbeirates Kirchheim mit folgenden wesentlichen Punkten wieder:

- Die Beschreibungen der Situation an der Speyerer Straße (hinsichtlich Staus) seien unzutreffend.
- Die isolierte Betrachtung zweier einzelner Knotenpunkte sei unzureichend, die Verkehrssituation solle insgesamt betrachtet werden.
- Kritisch sei, dass das Parkhaus erst im Anschluss an die Realisierung der Großsporthalle gebaut werden solle (Stichworte: Parkplatzprobleme, Parksuchverkehr).
- Es sei unklar, wie der hohe Bedarf an Parkplätzen (zum Beispiel bei Großveranstaltungen) erfüllt werden solle. Man wünsche sich eine Aussage darüber, wie das Parkhaus baulich ausgestaltet werden solle.
- Es fehlten belastbare Aussagen dazu, wie der Weg „Im Mörgelgewann“ vom Durchgangsverkehr freigehalten werden solle und ob im Bereich des Konversionsgeländes Ablösemöglichkeiten für Stellplätze gemäß der Landesbauordnung vorgesehen seien.
- Sehr kritisch werde gesehen, dass die aus dem Lärmschutzgutachten verpflichtend einzuhaltenden Grenzwerte nur bei der Einschränkung auf 18 (Groß-)Veranstaltungen mit über 2.000 Besuchern pro Jahr noch zumutbar seien.
- Es fehlten die im Bebauungsplan angesprochenen Maßnahmen, die die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gewährleisten sollen.
- Die Vereinbarkeit eines wirtschaftlich tragfähigen Betriebskonzeptes der neuen Großsporthalle müsse mit dem Verkehrs- / Lärmgutachten in Einklang gebracht werden.

- Die angedachte Linienführung der Buslinie 33 im Bereich des Konversionsprojektes werfe in Bezug auf die Fahrplansicherheit Fragen auf: Gebe es eine Vorrangschaltung? Werde man wegen der zu erwartenden Staubbildung in den Hauptverkehrszeiten den Fahrplan anpassen und vom Takt abweichen? Wie werde dies im Fahrplan abgebildet?
- Die Aussagen zum Radverkehr würden grundsätzlich unterstützt.
- Es fehle jedoch eine Aussage darüber, wie die Radverkehrsachse bei Großveranstaltungen störungsfrei genutzt werden könne.
- Man gehe davon aus, dass der Radweg gradlinig und damit ungehindert von jeglicher Bebauung durch den Innovation Park führe.
- Es stelle sich die Frage, wo 750 Fahrradabstellplätze untergebracht werden sollen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Verkehrsgutachten erste Hinweise für Handlungsoptionen gebe. Einige wichtige Bereiche seien jedoch nicht ausreichend ausgearbeitet.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Herr Polivka, Leiter des Amtes für Liegenschaften und Konversion, und Herr Gieler vom Amt für Verkehrsmanagement nehmen anschließend kurz Stellung zu den Aussagen von Bezirksbeirat Engbarth-Schuff.

Herr Polivka erläutert zum Thema Parkhaus (Quartiersgarage), die Grundkonzeption sei durch die Garagengesellschaft erstellt worden. Die Entscheidung für das Modell sei auch bereits gefallen, woraus sich aufgrund der Höhenentwicklung ableiten lasse, welches Potenzial dort insgesamt zur Verfügung stehen werde. Derzeit gehe man von über 700 Abstellplätzen für Autos und mindestens 600 Abstellplätzen für Fahrräder aus. Wenn erforderlich, könnte die Quartiersgarage noch um ein Geschoss erhöht werden. Was die Fertigstellung der Großsporthalle und der Inbetriebnahme der Quartiersgarage angehe, erklärt er, diese lägen zwischen 6 und 9 Monaten auseinander. Im weiteren Verfahren könnten sich diese Zeiträume jedoch noch annähern.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bestätigt, die Parallelität (Bau der Großsporthalle und der Quartiersgarage) sei weitestgehend gewährleistet. Außerdem weist er darauf hin, solange noch kein Betrieb im Innovation Park ansässig sei, stehe das Parkhaus an fünf Tagen in der Woche leer, da die Großsporthalle nur für den Schulsport genutzt würde.

Stadtrat Rothfuß bringt den eingangs erwähnten **Geschäftsordnungsantrag** seiner Fraktion (siehe Anlage 04 zur Drucksache 0098/2018/IV) ein und begründet diesen. Da seiner Meinung nach noch viele Fragen offen seien, sollte dieses wichtige Thema nicht nur hier im Konversionsausschuss, sondern auch im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss behandelt werden.

Danach melden sich Stadtrat Dr. Gradel und Stadtrat Lachenauer zu Wort und halten Gegenrede zum Geschäftsordnungsantrag der Grünen-Fraktion. Der Konversionsausschuss sei gegründet worden, mit dem Ziel, Themen bezüglich der Konversionsflächen zu bearbeiten und zu beschließen, um eine gewisse Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten. Eine Verweisung in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss führe nur unnötig zu Zeitverzögerungen, daher könne man dem Verweisungsantrag nicht folgen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt anschließend den **Geschäftsordnungsantrag** der Grünen-Fraktion **zur Abstimmung**:

Wir beantragen die Verweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und bitten bis dahin um folgende Ergänzungen:

- Darstellung der konkreten Verkehrsführung für den Shuttlebus
- Eine qualitative Bewertung der Kreuzung, am besten unter Einbeziehung der PTV Software zur Visualisierung

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4 : 11 : 0 Stimmen

Im Anschluss daran erteilt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner Frau Kugel vom Planungsbüro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung das Wort. Anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0098/2018/IV) erläutert sie die Verkehrsuntersuchung Patton Barracks und geht dabei auf folgende Punkte ein:

- Untersuchungsgebiet
- Äußere Erschließung (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr)
- Verkehrserzeugung & Verteilung
- Leistungsfähigkeit
- Großsporthalle

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt, die getroffenen Annahmen in der Verkehrsuntersuchung seien sehr vorsichtig angesetzt (beispielsweise bei einer Großveranstaltung eine Annahme der Autobesetzung von 2,5 Personen). Weiter führt er aus, die Belastung der Speyerer Straße sei wahrscheinlich nicht sehr hoch, da die meisten (Groß-)Veranstaltungen in den Abendstunden und / oder am Wochenende stattfänden. Daher sei es zielführend, sich die Knotenpunkte in den Spitzenstunden unter einer rechnerischen modellierten Betrachtung anzuschauen und nicht unter einer gefühlten / beobachteten Betrachtung.

Danach melden sich zu Wort:

Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Stolz, Stadtrat Dr. Gradel

Folgende wichtige Argumente und Fragestellungen werden vorgetragen:

- Gebe es Vergleichszahlen von anderen Knotenpunkten, die sicherstellen können, dass die Annahmen auch zutreffen werden und ein möglicher Rückstau nicht bis zum nächsten Knotenpunkt reiche? Wie verlässlich seien die Annahmen in der Verkehrsuntersuchung? Momentan könne man sich nur schwer vorstellen, dass der Abfluss zu Spitzenzeiten an neuralgischen Punkten reibungslos funktioniere.
- Bei Veranstaltungen in der Großsporthalle rede man von einem höheren Verkehrsaufkommen innerhalb eines Zeitraums von ein bis eineinhalb Stunden. Die Speyerer Straße sei eine der leistungsstärksten Straßen in der Stadt. Wegen des Verkehrsabflusses müsse man sich daher eigentlich keine Sorgen machen.

- Sei es richtig, dass das Berechnungsverfahren immer nur für einen Knoten gelte und benachbarte Knoten nicht berücksichtige? Eine „Fortpflanzung“ des Staus könne also nicht abgebildet werden?

Frau Kugel geht auf die Fragestellungen wie folgt ein:

Man habe von der Stadtverwaltung die aktuellen Verkehrszahlen, das Parkraumkonzept und das Verkehrsmodell übermittelt bekommen. Hieraus sei die Leistungsfähigkeit ermittelt worden. Grundsätzlich würden die Annahmen in den meisten Fällen auch so eintreten, wie sie vorher berechnet worden seien.

Sie bestätigt, dass die Knoten einzeln betrachtet worden seien (Einzelknotenbetrachtung). Eine Beeinflussung durch Rückstau an Nachbarknoten sei bei diesem Verfahren nicht berücksichtigt worden.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster rügt anschließend, dass in der Informationsvorlage die wesentlichen und entscheidenden Aussagen des Gutachtens – in Form eines „Summary“ – (welche Zahlen kommen von der Verwaltung? Was waren die verkehrliche Annahmen? et cetera) mit den dazu gehörenden Verwaltungspositionen beziehungsweise Bewertungen der Verwaltung nicht enthalten seien. Sie bittet darum, dies bis zur Sitzung des Gemeinderates am 24.07.2018 nachgeliefert zu bekommen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt daraufhin zu, eine Zusammenfassung mit den oben aufgeführten Inhalten bis zur Sitzung des Gemeinderates nachzureichen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 24.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 24.07.2018:

37 **Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße** Informationsvorlage 0098/2018/IV

Als Tischvorlage ist ein Antrag der Bündnis90/Die Grünen-Fraktion verteilt (siehe Anlage 05 zur Drucksache).

Ebenso als Tischvorlage verteilt ist das Beratungsergebnis des Konversionsausschusses vom 17.07.2018 und die Erste Ergänzung zur Drucksache 0098/2018/IV, in der auf den Arbeitsauftrag aus dem Konversionsausschuss eingegangen wird.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf den damit erledigten Arbeitsauftrag aus dem Konversionsausschuss.

Stadtrat Grädler begründet den Antrag seiner Fraktion.

In der darauffolgenden Diskussion wird deutlich, dass der Antrag mit dieser Informationsvorlage nicht behandelt werden könne, auch weil die Auswirkungen dessen nicht abschätzbar seien. Vielmehr wird vorgeschlagen, ihn als separaten Tagesordnungspunkt-Antrag zu stellen. Sinn und Zweck der Informationsvorlage 0098/2018/IV sei gewesen, die Fragen aus dem Bezirksbeirat mit dem Verkehrsgutachten zu beantworten.

Stadträtin Marggraf erinnert an die Diskussion in den Bezirksbeiräten hinsichtlich der Linienführung und Länge (Monsterlinie) der Buslinie 33. Sie schlägt vor, die Linie 33 von Kirchheim kommend nicht über den Hauptbahnhof zu führen (Parallelführung Linie 26 vermeiden), eher das Schulzentrum Mitte anzudienen und am Bismarckplatz zu trennen.

Erster Bürgermeister Odszuck meint, es sei ein bedenkenswerter Vorschlag sich über eine andere Linienführung Gedanken zu machen und sagt zu, diesen Punkt in die Prüfung aufzunehmen.

Ferner verdeutlicht er, über einen Sachantrag in einer Informationsvorlage eine Trassenplanung für eine neue Straßenbahnlinie zu fordern sei nicht machbar. Das Verkehrsgutachten werde darüber hinaus ad absurdum geführt, wenn dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Fahrspur weggenommen werden solle für einen Shuttlebus. Eine solche Maßnahme müsse zur Folge haben, ein neues Gutachten zu erstellen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner appelliert daran, den Antrag nicht zur Abstimmung zu stellen, auch weil er nicht vorberaten und die finanziellen Auswirkungen nicht bekannt seien.

Die Antragsteller erklären sich damit einverstanden und ziehen den Antrag zurück.

Damit und mit der Zusage des Ersten Bürgermeisters Odszuck, die vorgeschlagene Änderung der Linienführung in die Prüfung aufzunehmen, nehmen die Mitglieder des Gemeinderates die Informationsvorlage zur Kenntnis.

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

1. Anlass

In der Beratungsfolge der Vorlage 0321/2017/BV („Bebauungsplan "Kirchheim - Innovationspark" hier: Zustimmung zum Entwurf und Beschluss über die öffentliche Auslegung“) wurde vom Bezirksbeirat Kirchheim in der Sitzung am 24.10.2017 einem Antrag mit einigen Punkten mit verkehrlichem Inhalt zugestimmt. Der Gemeinderat erteilte am 16.11.2017 folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung:

„Die Verkehrsplanung wird im weiteren Verfahren der Offenlegung konkretisiert. Die Ergebnisse der Arbeitsgemeinschaft „Verkehrskonzept Harbigweg“ werden in die Verkehrsplanung einfließen. Die Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung wird um eine Stellungnahme zur verkehrlichen Erschließung dieses Gebietes gebeten.

Die Anregungen und Kritikpunkte, die im Ergebnisblatt der Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 24.10.2017 schriftlich festgehalten wurden, werden im weiteren Verfahren bei der Abwägung berücksichtigt.“

Über die Ergebnisse wird in dieser Vorlage berichtet.

2. Antworten des Amtes für Verkehrsmanagement

Zu den Arbeitsaufträgen des Gemeinderates:

Die Verkehrsplanung wurde gutachterlich vom Planungsbüro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung Darmstadt bearbeitet. Die Verkehrsuntersuchung wurde wie in der Gemeinderatssitzung am 16.11.2017 im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplans Kirchheim-Innovationpark als Anlage veröffentlicht. Sie ist verfügbar unter https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/params_E1893160492/985065/5_Verkehr_untersuchung_08122017.pdf . Sie ist ebenfalls als Anlage an diese Vorlage angehängt.

Die Ergebnisse der Prozesse des Kirchheim – Innovation Park und des Verkehrskonzepts Harbigweg wurden und werden über den gesamten Projektzeitraum im jeweils anderen Prozess berücksichtigt.

Zu den Anregungen und Kritikpunkten des Bezirksbeirates:

Die Verkehrsuntersuchung wurde wie erwähnt im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplans veröffentlicht.

Die Empfehlungen und Bedenken aus dem Bürgerbeteiligungsprozess und der Offenlage des Bebauungsplans wurden abgewogen und in den Planungen entsprechend berücksichtigt. Ebenso wurde der Planungsprozess mit dem Prozess Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg verzahnt; dazu ist im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Ertüchtigung des Parkplatzes Messegelände vorgesehen, dass bei Veranstaltungen in zukünftiger Großsporthalle die Parkplätze auf dem Parkplatz Messegelände bewirtschaftet werden. Insofern besteht zwischen den beiden Arealen ausschließlich ein Zusammenhang hinsichtlich des ruhenden Verkehrs.

3. Stellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung

In der Beratung des Gemeinderates wurde ebenfalls um eine Stellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur verkehrlichen Erschließung gebeten.

Die Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung hat bereits mehrere Stellungnahmen (unter anderem im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange) abgegeben.

Auszug: „Das Areal ist durch den ÖPNV [öffentlicher Personennahverkehr] nicht ausreichend erschlossen. Eine Erschließung des Areals mit der Buslinie 33 liegt nahe. Hierzu ist allerdings die Durchfahung des Areals neu zu schaffen. Wünschenswert wäre es, das Areal über den verlängerten Harbigweg aus Richtung Kirchheim in gerader Linie zu erreichen, hierzu ist es erforderlich die als „Harbigweg (neu)“ gekennzeichnete Verbindung für eine Befahrung mit Bussen auszubauen (Begegnungsfall Bus/Bus)“.

Die Stellungnahmen sind online verfügbar auf der Seite zum Bebauungsplan Heidelberg Innovation Park unter https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/bplan+mit+oebvs+-+kirchheim+-+innovationspark_+entwurf.html im verlinkten Dokument „Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung“. Sie sind ebenfalls als Anlage bei dieser Vorlage enthalten.

4. Vorplanung Knotenpunkte Speyerer Straße

Im städtebaulichen Rahmenplan zum Heidelberg Innovation Park wurde das Erschließungskonzept des Bereiches entwickelt und ist in den Entwurf zum Bebauungsplan „Kirchheim – Innovationpark“ eingeflossen. Dieses Erschließungssystem wird derzeit planerisch vertieft. Dazu gehört auch die Anbindung des Gebietes an die Speyerer Straße über den bestehenden Knoten Speyerer Straße / Baumschulenweg und dem neu einzurichtenden Knoten Speyerer Straße / Mörgelgewann. Bei der Planung der Knoten werden die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens vom Planungsbüro R+T Ingenieure zu Grunde gelegt (siehe Anlagen 7 und 8 des Gutachtens). Die Gestaltung und Bemessung der Knoten wird entwurfsplanerisch und verkehrstechnisch überprüft und weiterentwickelt. Dies betrifft vor allem die Anzahl und Länge von Abbiegespuren sowie die Einrichtung der neuen Fahrbeziehung aus dem Gebiet heraus geradeaus in den Baumschulenweg. Die bestehende Regionalbushaltestelle der Linien 717, 720 und 721 wird in Richtung Süden an die einmündende Straße Mörgelgewann gelegt.

Da beide Knoten zur Inbetriebnahme der Großsporthalle Ende 2019 funktionieren müssen, um die dann anfallenden Verkehre abwickeln zu können, muss die Planung und Realisierung in einem sehr engen Zeitfenster abgewickelt werden. Eine parallele Realisierung beider Knoten ist nicht möglich. Daher liegt die 1. Priorität auf dem neuen Knoten Speyerer Straße / Mörgelgewann. Der Knoten Speyerer Straße / Baumschulenweg wird vorerst im Bestand soweit wie erforderlich angepasst.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen in der Abstimmung der Verkehrsplanung Knoten erfolgt im üblichen Rahmen während des Planungsprozesses.

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: Die koordinierte Verkehrsplanung mit Fokus auf Förderung des Umweltverbundes findet statt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Verkehrsuntersuchung Patton Barracks
02	Stellungnahmen Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung
03	Präsentation von Fr. Kugel im Bezirksbeirat Kirchheim am 03.07.2018
04	Sachantrag der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen vom 17.07.2018 Tischvorlage in der Sitzung des Konversionsausschusses am 17.07.2018
05	Sachantrag der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen vom 24.07.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 24.07.2018)
06	Erste Ergänzung zur Drucksache mit Datum vom 24.07.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 24.07.2018)