

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0313/2018/BV**

Datum:  
08.10.2018

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat IV

Betreff:

**Konversion Kirchheim, Patton Barracks  
hier: Knotenpunkt Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann  
und Harbigweg**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

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

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	23.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	22.11.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Kirchheim und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

- *Der Gemeinderat stimmt dem vorgelegten Vorentwurf zum Ausbau Knoten Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann zur notwendigen Anbindung der Patton Barracks zu, um ein leistungsfähiges Straßennetz zu gewährleisten.*
- *Der Gemeinderat stimmt der Notwendigkeit der Realisierung des Teilstücks Harbigweg zu, um die notwendige und gewünschte Anbindung der Patton Barracks an den Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten und beauftragt die Verwaltung mit der Detailplanung.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Die Gesamtkosten für die notwendige Anbindung der Patton Barracks betragen auf Basis der Kostenschätzung voraussichtlich	3.020.000 EURO
<b>Einnahmen:</b>	
• Förderung Bund/Land in Abhängigkeit von der Höhe der förderfähigen Baukosten	
<b>Finanzierung:</b>	
• Treuhandvermögen Erneuerungsgebiete	
1. Maßnahme Knoten Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann	2.210.000 EURO
2. Maßnahme Harbigweg	810.000 EURO
<b>Folgekosten:</b>	
• Die Folgekosten sind in dem Stadium der Planung noch nicht absehbar.	

### **Zusammenfassung der Begründung:**

Durch die städtebauliche Entwicklung der Patton Barracks mit Unternehmen und einer Großsporthalle ergibt sich die Notwendigkeit, die Anbindung des Gebiets an das klassifizierte Straßennetz über die Speyerer Straße zu erweitern. Mit dem Ausbau des Knotens Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann und des Teilstücks Harbigweg wird ein leistungsfähiges Straßennetz gewährleistet.

## Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 23.10.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 23.10.2018

### 3 **Konversion Kirchheim, Patton Barracks** **hier: Knotenpunkt Speyerer Straße / Im Mörgelgewann und Harbigweg** Beschlussvorlage 0313/2018/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Frau Keuchel und Frau Stahl-Wilhelm vom Amt für Verkehrsmanagement anwesend.

Frau Keuchel weist zunächst darauf hin, die zu beschließende Maßnahme sei dringend erforderlich, um die Anbindung der Patton Barracks und der Großsporthalle an das vorhandene Straßennetz herstellen zu können. Das Thema „Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße“ sei bereits in der letzten Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim behandelt und die Bedenken seitens des Gremiums aufgenommen worden.

Im Anschluss erläutert Frau Keuchel in Form einer PowerPoint-Präsentation die Lagepläne zum Knoten Speyerer Straße / Im Mörgelgewann und Harbigweg (siehe auch Anlagen 01 und 02 zur Drucksache 0313/2018/BV) und geht ausführlich auf den Inhalt der Vorlage ein.

In der nachfolgenden Aussprache melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Hoffmann, Bezirksbeirat Engbarth-Schuff, Bezirksbeirätin Beust, Bezirksbeirätin Veit-Schirmer

Es werden im Wesentlichen folgende Punkte angesprochen:

- Das Konzept sei aus planerischer Sicht in Ordnung. In der Gesamtbetrachtung fehlten jedoch immer noch einige Dinge, die seitens des Bezirksbeirates in der Vergangenheit angesprochen worden seien:
  - Die Lärmbelastung beim abfließenden Verkehr und der Besucherströme nach einer (Groß-)Veranstaltung werde hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte als sehr problematisch angesehen. Auch ohne die Großsporthalle seien die Lärmwerte an einigen Stellen bereits heute schon überschritten. Es gebe bis heute keine verbindliche Aussage darüber, ob wirklich nur so wenige Veranstaltungen stattfinden, dass die Überschreitungen der Lärmwerte gesetzlich vertretbar seien.
  - Die Radhauptachse vom Harbigweg in Richtung Patton Barracks beinhalte laut dem Plan (Anlage 02 zur Drucksache 0313/2018/BV) einen „Bruch“ an der Kreuzung Mörgelgewann.
  - Es fehle in den Plänen eine Darstellung, wie die Radverbindung vom Harbigweg kommend über die Patton Barracks auf den ehemaligen Bahndamm (südlich des B&B-Hotels) weitergeführt werde.
- Die Verwaltung betreibe hier eine „Salamitaktik“: Der Knotenpunkt solle ausgebaut werden, ohne, dass die angesprochenen Probleme gelöst seien.

Frau Keuchel nimmt wie folgt Stellung zu den Aussagen:

- Hinsichtlich der Lärmbelastung erklärt sie, dieses Thema würde im Rahmen des Bauantrags der Großsporthalle abgewickelt. Es gebe Lärmgutachten, die nachweisen müssten, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden. Das sei aber nicht Bestandteil der Verkehrsplanung. Weiter führt sie aus, es habe bezüglich der Großsporthalle eine Änderung gegeben: Der Baukörper sei um 90 Grad gedreht worden. Dies habe zur Folge, dass sich der Hauptzugang der Großsporthalle nun zur Speyerer Straße hin orientiere. Damit solle sichergestellt werden, dass bei Großveranstaltungen die Lärmbelastung geringer sei.
- Bezüglich der Radhauptachse führt sie aus, der Radweg mache aufgrund der bestehenden Gebäude der Socc-Arena eine Verschwenkung. Die Vorfahrt-achten-Schilder an der Kreuzung Mörgelgewann sollen angebracht werden, damit der Radverkehr auf den dort fahrenden Bus achte.
- Was die Weiterführung der Radhauptachse auf den ehemaligen Bahndamm betreffe, erläutert sie, dass eine solche vorgesehen sei. Ein Zeitplan für die Realisierung könne sie heute aber nicht nennen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde stellt die Vorsitzende Frau Magin den **Beschlussvorschlag der Verwaltung** zur Abstimmung:

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Kirchheim empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

- *Der Gemeinderat stimmt dem vorgelegten Vorentwurf zum Ausbau Knoten Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann zur notwendigen Anbindung der Patton Barracks zu, um ein leistungsfähiges Straßennetz zu gewährleisten.*
- *Der Gemeinderat stimmt der Notwendigkeit der Realisierung des Teilstücks Harbigweg zu, um die notwendige und gewünschte Anbindung der Patton Barracks an den Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten und beauftragt die Verwaltung mit der Detailplanung.*

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 1 : 5 : 9 Stimmen**

Aufgrund des Abstimmungsergebnisses bittet Frau Keuchel darum, die Gründe für die Ablehnung nochmals kurz zu nennen.

Bezirksbeirat Engbarth-Schuff erklärt zusammenfassend, der Bezirksbeirat habe in den vergangenen Beratungen einige Bedenken geäußert (Stichworte: Lärmbelastung, Fahrradabbindung im Norden). Die Verwaltung habe nichts getan, das den Bedenken Rechnung getragen hätte. Die hohe der Anzahl der Enthaltungen seien der Tatsache geschuldet, dass zwar viele Teile der Vorlage richtig seien, die Verwaltung jedoch aus Sicht des Bezirksbeirates Kirchheim eine „Salamitaktik“ betreibe und damit die angesprochenen Probleme zeitlich verschoben würden.

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung abgelehnt  
*Ja 1 Nein 5 Enthaltung 9*

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018**

**Ergebnis:** mehrheitliche Zustimmung zur Beschlussempfehlung  
*Ja 09 Nein 00 Enthaltung 03*

## **Sitzung des Gemeinderates vom 22.11.2018**

**Ergebnis:** beschlossen  
*Enthaltung 5*

## **Begründung:**

### **1. Planungsanlass**

Das Areal der Patton Barracks ist ein ehemaliges Kasernengelände der amerikanischen Streitkräfte in Heidelberg. Auf dem rund 15 Hektar großen Gelände südöstlich des neuen Stadtteils Bahnstadt soll der Heidelberger Innovationspark (HIP) entstehen. Auf dem Areal ist eine überwiegend gewerbliche Nutzung (Hightech Unternehmen, Start-Ups Unternehmen, unter anderem) mit voraussichtlich 3.750 neuen Arbeitsplätzen geplant. Weiterhin wird eine Großsporthalle mit einer Kapazität für 5.000 Besucher gebaut. Die städtebauliche Rahmenplanung sieht vor, dass die äußere Erschließung des Gebiets an das klassifizierte Straßennetz über die Speyerer Straße und den Kirchheimer Weg erfolgen soll. Zur Untersuchung der verkehrlichen Anbindung hat die Stadt Heidelberg daher das Ingenieurbüro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Unter anderem liefert diese Untersuchung die Erkenntnis, dass der zusätzliche Knotenpunkt Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann notwendig ist, um die verkehrliche Erschließung des Heidelberger Innovationsparkes sicher zu stellen. Die Verlegung der Stadtbuslinie 33 durch das Areal wurde bedarfsorientiert mit zwei Haltestellen auf den sogenannten Loop West und mit Öffnung des Harbigwegs südlich der Patton Barracks geplant. Durch die Verlegung und den Ausbau des Harbigwegs wird die wichtige Achse für die Stadtbuslinie 33 und den Rad- und Fußverkehr realisiert.

### **2. Straßenbauliche Beschreibung und vorausgegangene Untersuchung/ Bestand**

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im südlichen Bereich Heidelbergs, südöstlich des neuen Stadtteils Bahnstadt. Die Speyerer Straße ist die Haupteinfahrtsstraße der Stadt Heidelberg für den motorisierten Individualverkehr aus Richtung Süden kommend. Basierend auf der Verkehrszählung vom Amt für Verkehrsmanagement im Dezember 2014 queren circa 18.000 Kraftfahrzeuge pro Tag die Speyerer Straße auf Höhe des Heidelberger Innovationsparks. Der projektierte Abschnitt der Speyerer Straße befindet sich im Vorfeld bebauter Gebiete und lässt sich nach Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (2008) als anbaufreie Hauptverkehrsstraße einordnen. Der Harbigweg ist in dem projektierten Abschnitt für die Öffentlichkeit gesperrt und durch eine Überbauung unterbrochen.

Durch die Speyerer Straße ist eine überregionale Anbindung für den motorisierten Individualverkehr an die Bundesautobahn A5 vorhanden. Die städtische Erschließung über den Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt durch die Straßenbahn (Linie 26) und der Stadtbuslinie 33 über den Kirchheimer Weg und Harbigweg. Drei Regionalbuslinien (Linie 717, 720, 721) verkehren über die Speyerer Straße. Auf dem nördlich vorbeiführenden Bahndamm der alten Güterbahntrasse verläuft eine Hauptradverbindung der Bahnstadt.

Auf dem ehemaligen Kasernenareal wird der Heidelberger Innovation Park mit einer gewerblichen Nutzung mit voraussichtlich 3.750 Arbeitsplätzen und einer Großsporthalle für 5.000 Besucher realisiert. Die Errichtung der Großsporthalle ist im südwestlichen Bereich vorgesehen. Im Rahmen dieser Umnutzung des Areals war eine umfassende Verkehrsuntersuchung notwendig, um die verkehrliche Erschließung sicher zu stellen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden durch das Büro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung verschiedene Knotenpunktformen untersucht. Als Ergebnis dieser Untersuchung hat man sich für die lichtsignalgeregelte Knotenpunktvariante an der Speyerer Straße entschieden. Nähere Informationen lassen sich der Verkehrsuntersuchung vom 08. Dezember 2017 vom Büro R+T entnehmen (DS 0098/2018/IV).

### **3. Bauliche Maßnahme Knoten Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann**

Der Anschluss der Straße Im Mörgelgewann soll durch einen plangleichen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage hergestellt werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Randnutzung wurde die Trassierung bestandsnah geplant. Zielsetzung ist, alle nutzungsspezifischen Belange im Straßenraum zu berücksichtigen.

Bei der Knotenplanung müssen die bestehenden Katastergrenzen nordwestlich der Speyerer Straße weitestgehend gehalten werden. Die planerische Entwicklung des Knotens erfolgt demnach in Richtung der Patton Barracks.

Die Speyerer Straße ist durchgängig zweibahnig. In der Speyerer Straße orientiert sich die Linieneinführung in Lage und Höhe am bestehenden Straßenverlauf. Für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf auf der Speyerer Straße ist die Anordnung separater Abbiegespuren in die Straße Im Mörgelgewann geplant.

In den Randbereichen sind Anlagen für Fuß- und Radverkehr, sowie Flächen für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen. Der Fuß- und Radweg der Speyerer Straße wird beibehalten. Der gemeinsame Rad-/Gehweg auf der nordwestlichen Seite der Speyerer Straße wird mit einer Breite von 3,75 Metern hergestellt. Im Bereich der geplanten Bushaltestelle auf der Nordwestseite wird der gemeinsame Rad-/Gehweg mit 3 Metern Breite hinter dem Wartebereich vorbeigeführt.

Die auf der Speyerer Straße vorhandene provisorisch genehmigte Regionalbushaltestelle „Feuerwache“ wird auf Höhe des neuen Knotenpunktes „Im Mörgelgewann“ verlegt. Es entstehen Haltebuchten mit separaten Warteflächen für die Fahrgäste. Für die Anordnung der westlichen Bushaltestellen und Abbiegequerungen wird Grunderwerb benötigt. Der Höhenunterschied zwischen der Speyerer Straße und den bestehenden Gewächshäusern beträgt hier zwischen 1,0 bis 1,5 Meter. Das tiefer liegende Gelände der Gärtnerei ist hierbei abgebösch. Um den Eingriff in die Nutzfläche der Gärtnerei auf ein Mindestmaß zu reduzieren, soll der Höhenversatz zukünftig durch eine Stützmauer gesichert werden. Die Haltestellen sowie die dazugehörige Ausstattung werden nach neuesten Standards barrierefrei ausgeführt.

Der gesamte Knotenpunktbereich soll weitestgehend plangleich an die bestehende Randbebauung angeschlossen werden, sodass keine Böschungen geplant werden müssen. Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale sind dem Lageplan zu entnehmen (Anlage 1).

### **4. Bauliche Maßnahme Harbigweg**

Der Harbigweg ist Teil der geplanten Radhauptachse und soll die Linie 33 auf direkten Weg durch den Heidelberger Innovation Park (HIP) führen. Für den motorisierten Individualverkehr wird es keine Verbindung geben. Die Sportanlagen werden von Süden wie gewohnt erreicht. Die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr wird durch eine versenkbare Polleranlage erreicht. Nach der baulich vorgegebenen Engstelle weitet sich der Harbigweg. Wie in der Beschlussvorlage: *Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg – Umsetzung* (DS 0054/2018/BV) beschlossen, verfolgt die Planung des Harbigwegs die Erschließungsvariante 3 des Konzepts zur Verbesserung der Verkehrs- und Parksituation (2018) weiter (Anlage zur DS 0054/2018/BV). *„Der Straßenquerschnitt für den Harbigweg beträgt 9 Meter, von denen 6 Meter auf den Rad-, motorisierten Individualverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr und 3 Meter auf den Gehweg entfallen. Die Breite von 6 Metern ist maßgebend, da es zu Begegnungsfällen von Bussen kommen kann. Weiterhin gibt es keine Möglichkeit den Harbigweg in diesem Abschnitt*

zu verbreitern, weshalb der Gehweg auf einer Seite und der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr geführt werden muss, wie es heute der Fall ist“ (Stadt Heidelberg. 2018: Verkehrsuntersuchung Harbigweg und Umgebung in Heidelberg, Seite 48). Mit dem geänderten Verlauf der Buslinie 33 durch den Harbigweg wurden Haltestellen angepasst. In dem Zusammenhang wird die Haltestelle Harbigweg an das südliche Ende des projektierten Teilstücks gelegt und barrierefrei ausgebaut. Das steht nicht den weiteren Planungen im Rahmen des Verkehrs- und Parkkonzept Harbigweg (siehe Anlagen 01 und 02, Drucksache: 0054/2018/BV) entgegen.

## **5. Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes**

Über die Speyerer Straße wird das Areal Patton Barracks über zwei Knotenpunkte an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen. Der nördliche Knotenpunkt Speyerer Straße/ Baumschulenweg wird zu einem späteren Zeitpunkt (voraussichtlich 2023) umgebaut. Der südliche Knotenpunkt Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann wird neu hergestellt. Der Harbigweg wird eine Radhauptachse und wichtige Route für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Bisher konnte der Verkehr in diesem Abschnitt auf dem Streckenzug der Speyerer Straße frei fließen. Durch die Anordnung eines neuen Knotenpunkts ist mit einem veränderten Verkehrsablauf zu rechnen. Der Knotenpunkt erhält eine barrierefrei ausgestattete Lichtsignalanlage.

Durch die neuen Haltestellen ist mit einer Erhöhung der Fußgängerzahl zu rechnen. Die Anbindung des Gewerbegebiets des Heidelberger Innovationsparks an mehrere Regionalbushaltelinien und der Linie 33 ermöglicht den Beschäftigten, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Arbeitsplätze zu erreichen. Der Rahmenplan sieht weiterhin im Bereich der Speyerer Straße die Realisierung einer Großsporthalle vor. Um die Besucherströme des Öffentlichen Personennahverkehrs bevorzugt und effizient nach Großveranstaltungsende abzuwickeln, ist ein Shuttlebus-System geplant. Dabei wird die Regionalbushaltestelle der Speyerer Straße westlich der Großsporthalle bei Veranstaltungen auch als Haltestelle für den Shuttlebusbetrieb zwischen dem Heidelberger Hauptbahnhof und der Großsporthalle genutzt.

## **6. Vorgesehene Verkehrsqualität**

Der lichtsignalgeregelte Knotenpunkt stellt eine Standardknotenpunktform dar, womit eine grundsätzliche Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Durch gesicherte Querungsstellen wird es den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern ermöglicht, den Knotenpunkt gefahrlos und barrierefrei zu queren.

So ergibt sich für den morgendlichen Berufsverkehr eine stadteinwärts gerichtete Rückstaulänge von circa 150 Meter. Im nachmittäglichen Berufsverkehr ist mit einer stadtauswärts gerichteten Rückstaulänge von 140 Meter zu rechnen. Da der Abstand zu den benachbarten Knotenpunkten mindestens 350 Meter beträgt, sind die zu erwartenden Rückstaulängen unkritisch, da die benachbarten Knotenpunkte nicht überstaut werden. Für den Verkehrsstrom in die Patton Barracks aus Richtung Bahnstadt kommend, ist gemäß Gutachten die Anlegung eines Linksabbiegestreifens notwendig. Die Mindestlänge sollte 35 Meter betragen. In der vorliegenden Planung beträgt die Aufstellfläche des Linksabbiegestreifens circa 40 Meter. Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit ist stadteinwärts die Anordnung von zwei Fahrstreifen ausreichend.

## **7. Kosten/Bereitstellung/Zeitplan**

Die Gesamtkosten für den Knotenpunkt Speyerer Straße/Im Mörgelgewann belaufen sich nach Kostenschätzung vom 8. August 2018 auf rund 2.210.000, 00 Euro, inklusive Unvorhergesehe-

nes, Baustelleneinrichtung und Baunebenkosten. Die Finanzierung erfolgt über das Treuhandvermögen Erneuerungsgebiete.

Die Gesamtkosten für den Ausbau des projektierten Teilstücks Harbigweg belaufen sich nach Kostenschätzung vom 8. August 2018 auf rund 810.000, 00 Euro, inklusive Unvorhergesehenes, Baustelleneinrichtung und Baunebenkosten. Die Finanzierung erfolgt ebenfalls über das Treuhandvermögen Erneuerungsgebiete.

Baubeginn von beiden Maßnahmen ist voraussichtlich 2. Quartal 2019.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde am 6. September in die Planung eingebunden.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch den Ausbau des Teilstückes Harbigweg, wird das Areal optimal an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Durch den Ausbau eines weiteren Knotens an der Speyerer Straße wird das Areal optimal angeschlossen.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### **Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
01	Lageplan Knoten Speyerer Straße/ Im Mörgelgewann
02	Lageplan Harbigweg