

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0185/2019/BV

Datum:
31.10.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Vorentwurf Rheinstraße
zwischen John-Zenger-Straße und
Kirschgartenstraße**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	13.11.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Konversionsausschuss	11.12.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.12.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt und des Konversionsausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Rheinstraße zwischen John-Zenger-Straße (Entwicklungsband) und Kirschgartenstraße als Basis für die nun folgende Entwurfsplanung wird zugestimmt.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt, des Konversionsausschusses und des Gemeinderates nehmen die Informationen zum Sachstand Rheinstraße (verkehrsrechtliche Vorgaben und Restriktionen) zur Kenntnis (Antrag 0065/2018/AN).

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten (gemäß Kostenschätzung)	5.650.000 €
Einnahmen:	
• Finanzhilfen des Bundes und Landes aus der Städtebauförderung Sanierungsgebiet Südstadt (2/3 der förderfähigen Kosten)	1.233.000 €
Finanzierung:	
• Da der zur Verfügung stehende Ansatz im Treuhandvermögen i.H. von 1,85 Mio. € sich an den Förderhöchstgrenzen von 250 €/qm orientiert, müssen die benötigten restlichen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme entweder durch Einsparungen bei anderen Maßnahmen der Konversionsflächenentwicklung Südstadt erzielt werden oder über den städtischen Haushalt (überplanmäßig) zur Verfügung gestellt werden. Die Finanzierung soll auf der Grundlage der Entwurfsplanung mit Vorlage der Kostenberechnung abschließend geklärt werden	
Folgekosten:	
• Noch nicht ermittelt	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Entwicklung der Konversionsfläche Mark-Twain-Village schreitet voran. Die Baufelder A 4 und B 4 entlang der Rheinstraße befinden sich bereits in der Realisierung. Die Bauarbeiten rund um den „Anderen Park“ werden ebenfalls Mitte 2019 beginnen. Die Vorentwurfsplanung zur Rheinstraße, als Stadtteilzentrum und Erschließungsstraße der Südstadt, soll nun beschlossen werden, um die weiteren Planungsschritte beim Tiefbauamt anzustoßen.

Begründung:

1. Erläuterungen zum Vorentwurf Rheinstraße

Die Rheinstraße grenzt im Westen an die John-Zenger-Straße. Die Flächen nördlich und südlich der Straße befinden sich in Privateigentum. Lediglich die Fahrbahn (mit einer Breite von 6,50 Meter) ist im westlichen Abschnitt (bis Roeblingstraße) in öffentlicher Hand. Diese wird in asphaltierter Bauweise hergestellt. Die Rinnen werden jeweils als 3-zeiliger Granitpflasterstreifen hergestellt. Am östlichen Ende des westlichen Abschnitts wird ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) eingerichtet, um die Querbarkeit der Rheinstraße vor allem für Kinder des Quartiers und zwischen den Wohngruppen zu erleichtern.

Im mittleren Abschnitt der Rheinstraße (Roeblingstraße bis Römerstraße) werden die heutigen Bordsteinführungen aus Kostengründen und zugunsten des Baumerhalts erhalten. Der südliche Gehweg wird in einem rötlichen Asphalt hergestellt, analog der befestigten Wege im Anderen Park und gemäß der Bemusterung des Anderen Parks. Die Fahrbahn baut sich vom südlichen Gehweg wie folgt nach Norden hin auf: Fahrstreifen mit 3,30 Meter Breite in Asphalt, Mittelstreifen mit 2,40 Meter Breite aus Natursteinkleinpflaster, Fahrstreifen mit 3,30 Meter Breite in Asphalt. Daran schließt sich ein Längsparkstreifen mit 2,50 Meter Breite aus Natursteingroßpflaster an, da dieser auch für den Lieferverkehr der Baufelder B4 und C4 genutzt wird. Nördlich davon erstreckt sich eine breite Gehwegfläche, die „Rheinterrassen“.

Derzeit sind die Materialien, ausgenommen der südliche Gehweg, gemäß Oberflächengestaltungskonzept Südstadt (Büro Spang.Fischer.Natzschka.) vorgesehen. Die Materialien werden mit der Fertigstellung des Gestaltungskonzeptes für die Rheinstraße (siehe DS 0017/2019/IV) angepasst.

Westlich der Zufahrt zum Eddyhouse und Marc-Twain-Center wird eine barrierefreie Bushaltestelle für die Linie 29 eingerichtet, die der Erschließung der nördlichen Südstadt mitsamt der Julius-Springer-Schule dient. Im Bereich der Zufahrt wird die bestehende Mauer zugunsten besserer Sichtverhältnisse und zur Öffnung des Parks zurückgebaut. In diesem Teil handelt es sich um Mauerabschnitte, die nicht unter Denkmalschutz stehen. Die stadtauswärtige Bushaltestelle (Linie 29) liegt südlich des Gebäudes B4. Aufgrund von Feuerwehraufstellflächen wird diese zwar barrierefrei ausgebaut, jedoch nur auf einer Länge von 13 Metern. Beide Bushaltestellen werden jeweils mit Blindenleitsystem sowie Fahrgastunterstand ausgestattet.

Die Planungen zum Knoten Römerstraße/ Rheinstraße (inklusive LSA-Planung) sind derzeit ausstehend. Mit dieser Planung werden die Längen der Aufstellflächen der Linksabbieger in der Rheinstraße westlich und östlich des Knotens festgelegt. Die Mittelstreifen aus Natursteinkleinpflaster, die auf der gesamten Strecke als informelle Querungshilfe dienen, werden sich je nach Verkehrsmengenberechnung noch verkürzen oder verlängern.

Östlich der Römerstraße setzt sich der Straßenquerschnitt analog des mittleren Abschnitts fort. Der südliche Gehweg wird in rötlichem Asphalt hergestellt. Daran schließen sich Fahrstreifen, Mittelstreifen und Fahrstreifen an. Längsparkstände können nur vereinzelt eingerichtet werden, aufgrund der notwendigen Anfahrbarkeit der Feuerwehraufstellflächen für das Gebäude A4. Die vorhandenen Bäume sollen erhalten werden.

Für die Vorentwurfsplanung wird noch ein Sicherheitsaudit nach RSAS 2019 (Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen, FGSV) beauftragt.

Die Leitungsträger waren bereits in die Planung involviert. Der Abwasserzweckverband teilte mit, dass der Kanal erneuert wird. Dieser wird in der südlichen Fahrbahn verlegt. Von Seiten der Stadtwerke besteht folgender Bedarf: Die Wasserleitungen werden im sogenannten Relining-Verfahren erneuert und behalten ihre heutige Lage. Für die Sparte Strom wird beidseitig im Gehwegbereich eine 1 Meter breite Trasse bereitgestellt, die nicht überbaut werden darf. Die Beleuchtung muss beidseitig erneuert werden. Das Konzept dazu wird mit Abschluss und Übergabe des Vorentwurfes erstellt. Die Kosten für die Straßen- und Platzbeleuchtung wurden aufgrund der ausstehenden Planung noch nicht ermittelt.

Zugunsten des Baumerhalts wurde auf eine Veränderung der nördlichen bestehenden Bordsteinführung verzichtet. Der nördliche Fahrbahnrand bleibt in der Lage erhalten. Die südliche Bordsteinführung wird geringfügig auf die Gesamtausbaubreite des Fahrbahnbereichs von 9m angepasst. Aufgrund der erforderlichen Höhenanpassung der Straße müssen die Bordsteine der nördlichen und südlichen Fahrbahnränder erneuert werden. In der Planung kommen Längsparkstände entlang des nördlichen Fahrbahnrandes hinzu. Das Landschafts- und Forstamt weist darauf hin, dass die Parkstände nur eingerichtet werden können, wenn die Wurzelbereiche der Bäume ausreichend geschützt werden können. Eine Untersuchung des Wurzelraumes steht noch aus und kann gegebenenfalls zu Änderungen in der Planung führen.

Aufgrund der Beibehaltung der nördlichen Bordsteintrasse kann der südliche Gehweg nicht nach Regelmaßen ausgebaut werden. Bei Neubau müsste der Gehweg nach der Umbaumaßnahme eine Breite von 2,50 Meter aufweisen. An dieser Stelle haben wir (vorwiegend aufgrund der Anforderung des Baumerhalts auf der Nordseite) eine Kompromisslösung gefunden: der Gehweg bleibt wie im Bestand mit Breiten zwischen 1,80 Meter und 2 Meter liegen und wird an zahlreichen Stellen mit dem im Park liegenden Gehweg verknüpft. Dies wird durch die Aufbrüche in der Mauer ermöglicht.

In der Vorlage zur Errichtung von Mobilitätsstationen auf Konversionsflächen (siehe DS 0222/2016/IV) wurden für die Rheinstraße West lediglich zwei Carsharing-Plätze festgelegt. Zwischenzeitlich wurde vereinbart zwei Carsharing-Plätze in der südöstlichen Elsa-Brändström-Straße einzuplanen. Zusätzlich werden am südwestlichen Ende der Elsa-Brändström-Straße zwei Stellplätze mit einer Ladesäule ausgestattet (ein Platz für Elektro-Carsharing-Fahrzeug und ein Platz für private Elektroautos). Im nordwestlichen Areal des Anderen Parks wird eine Nextbike-Station mit 10 Rädern errichtet. Südlich des Gebäudes B4 und somit in unmittelbarer Nähe der anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes werden zwei Stellplätze für Lastenräder eingeplant. Vor jedem der Gebäude A4, B4 und C4 sollen mindestens 20 Fahrradabstellplätze (10 Bügel) errichtet werden. Vor A4 gegebenenfalls mehr, aufgrund des Nahversorgers, des Bäckers und der Apotheke. Die detaillierte Ausgestaltung der Flächen wird aus dem Gestaltungskonzept für die Rheinstraße hervorgehen.

Die Kosten für die Maßnahme werden auf 5,65 Millionen Euro brutto geschätzt. Da die Rheinstraße als Quartiersmitte einen höheren Gestaltungsanspruch hat als die umliegende Erschließung, wird für die Herstellung der Flächen ein höherer Kostenansatz gewählt als sonst in dem Gebiet üblich. Zudem ist neben den üblichen Zuschlägen für Baunebenkosten und Unvorhergesehenes auch ein Zuschlag aufgrund der derzeit hohen Baukonjunktur enthalten. Damit wird den Erfahrungen aus den aktuellen Bauprojekten Rechnung getragen. Im Zuge der weiteren Ausarbeitung bleibt abzuwarten, ob sich die angenommenen Zuschläge bestätigen.

Da der zur Verfügung stehende Ansatz im Treuhandvermögen i.H. von 1,85 Mio. € sich an den Förderhöchstgrenzen von 250 €/qm orientiert, müssen die benötigten restlichen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme entweder durch Einsparungen bei anderen Maßnahmen der Konversionsflächenentwicklung Südstadt erzielt werden oder über den städtischen Haushalt (überplanmäßig) zur Verfügung gestellt werden. Die Finanzierung soll auf der Grundlage der Entwurfsplanung mit Vorlage der Kostenberechnung abschließend geklärt werden.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen/ Verkehrsrechtliche Vorgaben und Restriktionen zur Planung Rheinstraße

Die in der Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 27.02.2019 und in den Sachanträgen der Fraktionen CDU und Bündnis 90/ Die Grünen aufgeworfenen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Einführung einer Zone/ Tempo 20 in der Rheinstraße

Die Rheinstraße ist eine klassische Erschließungsstraße und aktuell Bestandteil der Tempo 30-Zone. Es gilt die Vorfahrtsregel „rechts vor links“.

Durch die Rheinstraße wird das künftige Wohngebiet westlich der Römerstraße sowie die Julius-Springer-Schule in der Mark-Twain-Straße und die ansässige Kindertagesstätte in der Roebingstraße erschlossen.

Für die Rheinstraße und die umliegenden Straßen westlich als auch östlich der Römerstraße wurde gemäß § 45 Absatz 1c StVO eine Tempo-30-Zone angeordnet, da diese Straßen sich bereits in einem bestehenden beziehungsweise noch entstehenden Wohngebiet beziehungsweise Gebiet mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf befinden. Die Voraussetzungen (Wohngebiete und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf) für die Ausweisung einer Tempo-30-Zone nach § 45 Absatz 1c StVO liegen in der Rheinstraße somit vor.

Nach § 45 Absatz 1d StVO können lediglich „In zentralen städtischen Bereichen (zum Beispiel Innenstadtbereiche mit einer Vielzahl von Ladengeschäften) mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.“ Diese Bereiche sind insbesondere dadurch geprägt, dass durch den beidseitigen (Laden-)Geschäftsbesatz häufig und an allen Stellen (von Geschäft zu Geschäft) gequert wird. Diese Voraussetzungen für eine Ausweisung einer Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) liegen für das Gebiet westlich der Römerstraße nicht vor. In der Rheinstraße als Erschließungsstraße überwiegt keinesfalls die Aufenthaltsfunktion, zudem wird künftig auch eine für das südliche Stadtgebiet wichtige Buslinie dort verkehren.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung mittels Streckenverbot Tempo 20 setzt voraus, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt.

Diese Voraussetzungen sind in der Rheinstraße und in den umliegenden Straßen ebenfalls nicht gegeben. Auf beiden Seiten der Rheinstraße sind breite Gehwege (mindestens 2 Meter) angelegt, die von der Fahrbahn baulich abgetrennt sind. Fußgänger und Fußgängerinnen können sich auf dem Gehweg in beide Richtungen sicher fortbewegen.

Zusammenfassend sind nach objektiver Betrachtung keine Gefährdungen ersichtlich, welche eine geringere Geschwindigkeit als Tempo 30 rechtfertigen würden.

Planung von Zebrastreifen und Mittelinsel in Kombination auf der Rheinstraße: Aufstellen einer Fußgängerampel im Bereich „Der Andere Park“

In den aktuellen Planungen der Verwaltung ist in der westlichen Rheinstraße am Knoten Roebingstraße/ Rheinstraße vor dem Hintergrund der angrenzenden Wohnbereiche und der Zuwegung der Kindertagesstätte die Einrichtung eines Fußgängerüberweges vorgesehen. Die dort reduzierte Fahrbahnbreite macht die Einrichtung einer Mittelinsel weder möglich noch erforderlich.

Im restlichen Bereich der westlichen Rheinstraße liegt keine gebündelte Querungssituation/ -notwendigkeit vor. Der vorgesehene Mittelstreifen aus Natursteinpflaster ermöglicht dem

Fußverkehr eine Querung und bildet eine lineare Querungshilfe. Auch auf Höhe des „Anderen Parks“ liegt keine gebündelte Querungssituation vor, die eine über den Mittelstreifen hinausgehende Querungshilfe sinnvoll macht beziehungsweise erfordern würde.

Sicherstellung einer Querungshilfe zwischen Nahversorger und Chapel

Eine Querung zwischen Nahversorger und Chapel kann sowohl über die signalgesicherte Fußgängerfurt am Knoten Römerstraße/ Rheinstraße als auch über den auch dort ebenfalls vorgesehenen Mittelstreifen aus Natursteinpflaster erfolgen.

Planung einer Querungshilfe östlich der Kirschgartenstraße Richtung Englisches Institut

An der Kreuzung Rheinstraße/ Kirschgartenstraße wurden bereits vorgezogene Seitenräume, sogenannte Gehwegnasen als Querungsstellen geschaffen.

Zur Freihaltung der Querungsstelle von Falschparkern werden weitere Poller installiert. Des Weiteren werden 5,00 Meter vor und nach der Gehwegnase zur Verbesserung der Sichtbeziehungen freigehalten. Die vorhandene Sperrfläche wird verlängert.

Eine sichere Querung für den Fußverkehr ist somit vorhanden.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Ein Treffen mit dem Beirat von Menschen mit Behinderung zur Vorstellung des Vorentwurfes ist in Planung.

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:
SL 3	+	Stadtteilzentren als Versorgungs- und Identifikationsräume stärken. Begründung: Mit der Umsetzung der Planungen zur Rheinstraße wird ein neues Stadtteilzentrum für die Südstadt entstehen. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Begründung: Mit dem Bau der Rheinstraße und der Ansiedlung einer Mobilitätsstation wird der Umweltverbund gestärkt. Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Mit der Sanierung der Rheinstraße sowie der Leitungen der verschiedenen Leitungsträger wird eine zukunftsfähige Straße gebaut und langfristig die Erschließung der Südstadt gesichert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet i.V.
Dr. Joachim Gerner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan 1 Vorentwurf Rheinstraße zwischen John-Zenger-Straße und Kirschgartenstraße
02	Lageplan 2 Vorentwurf Rheinstraße zwischen John-Zenger-Straße und Kirschgartenstraße
03	Querschnitte Vorentwurf Rheinstraße zwischen John-Zenger-Straße und Kirschgartenstraße