

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0 2 2 6 / 2 0 2 1 / B V

Datum:

27.09.2021

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Vorentwurfsplanung Kleine Bahnrandstraße -
Erschließung B3, M1, M2 inklusive Bahnrandweg und
Fernbushaltestelle
hier: Zustimmung zum Vorentwurf**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	07.10.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Weststadt	13.10.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.10.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.11.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Drucksache:

0 2 2 6 / 2 0 2 1 / B V

00327809.doc

...

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Bahnstadt und Weststadt empfiehlt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Vorplanung der Kleinen Bahnrandstraße zwischen Unterflieger Czernyring und Max-Planck-Ring gemäß der vorgeschlagenen Variante mit einseitigem Zweirichtungsradschwergewichtsweg und Fernbushaltestelle wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Gesamtkosten Ausbau der kleinen Bahnrandstraße inklusive Fernbushalt mit einem Anteil von 400.000 EUR brutto	3,8 Mio.
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none">Mittel aus Förderprogramm des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) werden beantragt. Einnahmen können noch nicht beziffert werden.	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">Ansatz im Treuhandvermögen Bahnstadt für den Bau der Kleinen Bahnrandstraße	3,4 Mio.
<ul style="list-style-type: none">Die Finanzierung des städtischen Fernbusbahnhofs ist in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung (Investitionsprogramm) nicht vorgesehen. Im Haushalt 2023/2024 soll die Maßnahme unter Abwägung von Prioritäten und dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aufgenommen werden.Zur Ausführung der Gesamtmaßnahme ist eine gesonderte Beratung und Beschlussfassung in den gemeinderätlichen Gremien erforderlich (Maßnahmegenehmigung).	0,4 Mio.
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none">Folgekosten können aktuell nicht beziffert werden.	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Kleine Bahnrandstraße ist aufgrund der Sicherstellung von verkehrlichen Ziel- und Quellverkehren im Zusammenhang der geplanten Neubebauungen im Bahnhofsareal Südseite zur Bahnstadt hin gemäß der vorgelegten Variante herzustellen. Wir verweisen zudem auf Drucksache 0199/2020/BV zum „Czernyring Schere Ost“, in der der gesamte Grundgedanke der Netzkonzeption in diesem Bereich erklärt ist.

Begründung:

1. Anlass

Durch die städtebauliche Entwicklung des Areals auf der Südseite des Hauptbahnhofes Heidelberg entstehen Quell- und Zielverkehre. Diese werden nicht nur mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, per Fahrrad, mit dem ÖPNV), sondern auch mithilfe des Autos (MIV: motorisierter Individualverkehr) abgewickelt werden. Dafür ist es erforderlich, das Straßennetz des Rahmenplans Bahnstadt zu ergänzen.

Die Kleine Bahnrandstraße schließt östlich der Montpellierbrücke in Tieflage an den Unterflieger Czernyring an und verläuft entlang der südlichen Gleiskante der Deutschen Bahn bis zum Anschluss Ostseite des Max-Planck-Rings. Sie erschließt die geplante Fernbusstation im Bereich Baufelder B3, M1, das Gelände der Deutschen Bahn, Baufeld M2, und lässt an der Einmündung Czernyring Fahrbeziehungen Richtung Hebelstraße sowie Richtung Westen zu.

Neben der notwendigen Erschließung für den Kraftverkehr ist vorgesehen, einen bahnparallelen Radweg entlang der gesamten Bahnstadtnordkante (vom ehemaligen Eisenbahnbetriebswerk im Westen bis zur Hebelstraßenbrücke) zu führen. Die Nutzungen auf den Baufeldern B3, M1, M2 und die geplanten, zukünftigen Liegenschaften östlich der Hebelstraßenbrücke werden das Areal beleben, so dass zukünftig mehr Radfahrer und Fußgänger auch entlang der Kleinen Bahnrandstraße mit Verlauf im Czernyring zu erwarten sind.

Die Kleine Bahnrandstraße nimmt die Ver- und Entsorgungsleitungen auf, die im Vorfeld der Entwicklung der Baufelder B3, M1 und M2 verlegt werden müssen.

2. Planung

Diese Straße ist ca. 400 m lang. Sie hat eine Fahrbahnbreite von 6,50 m beziehungsweise 3,50 m im westlichen Bereich, wo eine begrünte Mittelinsel in Höhe der geplanten Busstation geplant ist. Der gesamte Straßenraumquerschnitt variiert zwischen 16,25 m über 19,0 m bis punktuell größer 25,0 m. Die Gehwegbreite misst mindestens 3,0 m. Diese Dimensionierungen ergeben sich aus der Bemessung der Busstation, der Befahrung von Reisebussen/Anlieferverkehr und der Einrichtung eines Gehwegs sowie des Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite.

Die Fußgänger und Radfahrer werden voneinander getrennt geführt. Erst an der Einmündung Unterflieger Czernyring Richtung Hebelstraßenbrücke werden Fußgänger und Radfahrer auf einer gemeinsamen Fläche geführt. Der Zweirichtungsradweg erhält eine durchgehende, nutzbare Breite von 4,0 m. Die Dimensionierung der Einmündung Unterflieger Czernyring wurde flächenversiegelungstechnisch so sensibel ausgelegt, dass verkehrlich die Fernbusse rechts einbiegen können und auf der separaten Linksabbiegespur Kraftfahrzeuge sicher warten können.

Punktuell sind Baumpflanzungen vorgesehen. Im westlichen Abschnitt ist auf der Länge der Busstation ein Grünstreifen in Mittellage vorgesehen. Viele zusätzlichen Flächen für Grün sind nicht vorhanden, da der gesamte Straßenraum aufgrund der Baufelder begrenzt ist und Baumstandorte im nördlichen Teil des Querschnitts aufgrund der Vorgaben der Deutschen Bahn nicht möglich sind. Fassadenbegrünungen von Gebäuden sollen dies kompensieren.

Die Errichtung und der Betrieb eines Fernbushaltes/Fernbusbahnhofes ist nach dem PBefG (Novelle 2013 und der Liberalisierung im Busfernverkehr) eine kommunale Aufgabe. Daher plant die Stadt

Heidelberg im Zusammenhang mit diesem Projekt auch die bauliche Umsetzung eines Fernbushaltes. Zuletzt wurde im Rahmen der Drucksachen 0057/2021/IV und 0148/2021/IV über den aktuellen und provisorischen Standort an der Alten Eppelheimer Straße in den gemeinderätlichen Gremien diskutiert. Deutlich wurde, dass die Schaffung eines dauerhaften Fernbushaltes von allen gewünscht ist. Dieser sollte nach Möglichkeit im Umfeld des Hauptbahnhofs Heidelberg realisiert werden. Diese Bushaltestellen bilden den neuen Standort für den Fernbushalt Heidelbergs, der derzeit temporär in der Alten Eppelheimer Straße untergebracht ist. Auf Grundlage einer Potentialabschätzung werden dauerhaft fünf Plätze benötigt. Die hierfür notwendige Infrastruktur (Fahrkartenverkauf, überdachter Wartebereich, öffentliche Toilette und weiteres) wird in die Bebauung des Baufeldes B3 integriert.

Es ist davon auszugehen, dass mit der weiteren Entwicklung der Baufelder neue Rahmenbedingungen entstehen können, welche im weiteren Verlauf der Planung aufzugreifen sind.

3. Kosten

Die Maßnahmenkosten für das Projekt belaufen sich auf Basis einer Kostenschätzung auf 3,4 Mio. Euro für den Straßenbau und 0,4 Mio. Euro für die Busstation. In diesen Kosten enthalten sind insgesamt rund 0,95 Mio. Euro Baunebenkosten (Planung und Gutachten). Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung von bis zu 1,52 Mio. Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur 0,95 Mio. Euro und Unvorhersehbares mit einem Kostenansatz etwa 0,57 Mio. Euro brutto) möglich. Die Finanzierung des städtischen Fernbusbahnhofs ist in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung (Investitionsprogramm) nicht vorgesehen. Im Haushalt 2023/2024 soll die Maßnahme unter Abwägung von Prioritäten und dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aufgenommen werden. Zur Ausführung der Gesamtmaßnahme ist eine gesonderte Beratung und Beschlussfassung in den gemeinderätlichen Gremien erforderlich (Maßnahmegenehmigung).

Es wird geprüft, ob für den Zweirichtungsradweg Fördermittel aus dem Programm des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes erwartet werden können.

4. Weiteres Vorgehen

Mit dem Abschluss des Vorentwurfs sollen die weiteren Planungsphasen erarbeitet werden. Da die Maßnahme in direkter Abhängigkeit zu der Entwicklung der Baufelder B3, M1 und M2 in der Bahnstadt steht, soll auf den Zeitplan der Investoren Rücksicht genommen werden. Zudem ist bei der weiteren Planung und Umsetzung der Zeit- und Maßnahmenplan der Bahnstadt-Entwicklung zu berücksichtigen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wurde dem Beirat von Menschen mit Behinderungen vorgestellt und wird im weiteren Planungsprozess gemeinsam erörtert werden.

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:
SL5		Ziel/e: Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung Begründung: Im Stadtteil Bahnstadt (hier Bahnhofsareal Südseite) werden Flächen entwickelt und nachverdichtet, die Mobilität generieren und damit verkehrliche Ströme abzuwickeln sind.
M05		Ziel/e: Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Der Verknüpfungspunkt für Mobilität (Eisenbahn, Fernbusse, Straßenbahn) Hauptbahnhof Heidelberg wird in Verlängerung des Max-Planck-Rings die bestehende Infrastruktur erschließen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan 1
02	Lageplan 2