

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 11. November 2021

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	

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 Zweirichtungsradweg 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 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (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.

Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 07.10.2021

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt vom 13.10.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt vom 13.10.2021

6 Vorentwurfsplanung Kleine Bahnrandstraße – Erschließung B3, M1, M2 inklusive Bahnrandweg Beschlussvorlage 0226/2021/BV

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert die Vorlage und steht anschließend für Fragen zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Schön, Bezirksbeirat Ostheim, Bezirksbeirätin Salmen, Bezirksbeirätin Dathe

Folgende Anmerkungen werden im Laufe der Aussprache vorgebracht:

- Wie stehe es mit der Radverbindung von der Ochsenkopf-Unterführung bis zur Hebelstraßenbrücke?
- Mit welchem Verkehrsaufkommen sei beim Fernbusverkehr zu rechnen?
- Auf der Starkregen-Gefahrenkarte sei dies eine Gefährdungsfläche, sei dies in der Planung bedacht worden?
- Die Planung findet Anklang, Busreisen sei nachhaltig. Die Infrastruktur sollte bedacht werden. Eine gute Beleuchtung und eine Bepflanzung sowie Grünflächen und Sitzmöglichkeiten auf der Gehwegseite wären empfehlenswert.
- Die Mischnutzung von Rad- und Fußweg sei nicht optimal.
- Die Erschließungsstraße erscheine sehr eng (Unterflieger Czernyring).
- Was bedeute die Bezeichnung „Radfurt“?
- Sei ein Fußgängerüberweg geplant?

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement nimmt wie folgt Stellung:

- Ziel sei es, einen durchgehenden Radweg entlang der Gleise zu errichten. Derzeit stünden nicht alle Flächen zur Verfügung und seien momentan auch nicht käuflich zu erwerben. Beispielsweise die Fläche vom Bahnhof West bis zum Kino.
- Das Verkehrsaufkommen im Hinblick auf die Fernbusse in Zahlen könne Sie heute nicht nennen, aber gerne nachreichen. Vier Plätze seien notwendig, der fünfte Platz diene als Puffer.
- Es handle sich um einen Vorentwurf, der die Dimensionierung der Verkehrsanlage an sich, in Breite und Lage beinhalte. Weiteres werde vom Tiefbauamt untersucht und geplant. Die Entsiegelung von Flächen werde erfolgen, Regenwasser könne dann auch hier abgeführt werden.
- Es bestehe Zeitdruck, weil der Investor von M2 mit dem Bau beginnen wolle und die Leitungsführung dafür festgelegt sein müsse.

- Es sei auch das Anliegen der Verwaltung, dass die Haltestellen der Fernbusse ein angenehmer Ort würden. Die Infrastruktur wolle man in die Baufelder integrieren.
- Die Mischnutzung sei wegen der geringen Flächenverfügbarkeit nicht vermeidbar.
- Vorteil der Planung sei es, dass sich Radfahrende und Fernbusse keine Fahrbahn teilen müssten und auch kein Kreuzen nötig sei.
- Die Fernbusse könnten nur von Westen kommend die Haltestellen anfahren und nur nach Osten verlassen.
- „Radfurt“ bedeute, dass mit einer Rotmarkierung für Radfahrende gearbeitet werde, da es sich um einen sensiblen Bereich handle. Der Investor habe auf der Höhe von M 2b eine Tiefgarage geplant, und weiter nördlich gebe es eine Zufahrt der Bahn zu deren Gelände. Radfahrende von Westen auf den Zweirichtungsweg kommend, würden über die Fahrbahn in den Straßenabschnitt fahren und könnten sich dann links in die Radaufstelltasche stellen, um den Gegenverkehr durchzulassen und dann zu queren.
- Von Osten zum Fernbusbahnhof kommend, diene der Bereich der Radaufstelltasche als Querungshilfe.
- Es sei bisher kein Fußgängerüberweg / keine angelegte Querungshilfe geplant, weil die zu erwartenden Verkehrsmengen dies voraussichtlich nicht erfordern würden.

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Weststadt (Arbeitsauftrag fett dargestellt):

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Weststadt empfiehlt dieser dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

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

Es ergeht folgender Arbeitsauftrag an die Verwaltung:

Das Verkehrsaufkommen in Hinblick auf die Fernbusse in Zahlen wird nachgereicht.

gezeichnet
Sven Richard
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Ja 11 Nein 1 Enthaltung 1

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021

Ergebnis: beschlossen

Ja 13 Nein 00 Enthaltung 01

Sitzung des Gemeinderates vom 10.11.2021

Ergebnis: einstimmig beschlossen

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 Hei-

delberg 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 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes 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