

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0199/2022/BV**

Datum:  
31.05.2022

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Bahnstadt: Weiterer Ausbau der Eppelheimer Straße im  
Knotenpunkt zwischen Czernybrücke und Da-Vinci-Straße  
hier: Maßnahmegenehmigung**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 25. Juli 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zu stimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	28.06.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.07.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	20.07.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat stimmt dem weiteren Ausbau der Eppelheimer Straße im Knotenpunkt zwischen Czernybrücke und Da-Vinci-Straße mit einem Kostenvolumen von insgesamt 2.136.000 € (brutto) zu. Durch die Stadtbetriebe Heidelberg werden 4 Kanalhaltungen mit einem Kostenvolumen in Höhe von 210.000 € (brutto) sowie die Wasserleitung mit einem Kostenvolumen in Höhe von 680.0000 € (netto) in diesem Bereich erneuert.*

*Entsprechende Mittel stehen in Höhe von 2.136.000 € im Treuhandvermögen Bahnstadt, in Höhe von 210.000 € im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe - Abwasser- und in Höhe von 680.000 € im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe - Wasser- zur Verfügung.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	<b>3.026.000 €</b>
• einmalige Kosten Straßenbau	2.136.000 €
• einmalige Kosten Kanalbau	210.000 €
• einmalige Kosten Wasserleitungsbau	680.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
• Mittel aus dem Förderprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVfG) werden beantragt. Die Einnahmen können derzeit noch nicht beziffert werden	
<b>Finanzierung:</b>	
• Treuhandvermögen Bahnstadt	2.136.000 €
• Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe - Abwasser-	210.000 €
• Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe - Wasser-	680.000 €
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Dimensionierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Eppelheimer Straße / Da-Vinci-Straße ergibt sich aus den Vorgaben des Rahmenplanes Bahnstadt und den verkehrlich abzudeckenden Funktionen. Die Verknüpfung der Radhauptachse Da-Vinci-Straße – Gneisenaubücke mit der Hauptverkehrsachse Eppelheimer Straße erfolgt unter der besonderen Berücksichtigung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 28.06.2022**

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung  
*Ja 11 Nein 2 Enthaltung 0*

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.07.2022**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## Sitzung des Gemeinderates vom 20.07.2022

**Ergebnis:** beschlossen

*Nein 2 Enthaltung 1*

## **Begründung:**

Der Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Da-Vinci-Straße befindet sich im westlichen Anschluss an den bereits umgebauten Czernyplatz. Der Anschluss in Richtung Westen erfolgt im Nachgang dieser Maßnahme durch eine Folgemaßnahme, in der der westliche Abschnitt der Eppelheimer Straße neugestaltet wird. Die Eppelheimer Straße bildet mit dem östlich anschließenden Czernyring eine Hauptroute zur Erschließung des Stadtteils „Bahnstadt“, sowie eine wichtige Achse im innerstädtischen Grundnetz zwischen dem geplanten Anschluss Rittel an die B37 und der Hebelstraßenbrücke. Der südliche Anschluss der Da-Vinci-Straße ist neben der örtlichen Erschließung der Baufelder (hier auch Nahversorger-Baufeld C5) auch für den Radverkehr von wichtiger Bedeutung. In der Achse Gneisenaubücke – Da-Vinci-Straße – Pfaffengrunder Terrasse wird die Radhauptroute durch die Bahnstadt geführt, die den Radschnellweg von Schwetzingen kommend mit dem Universitätsgelände Neuenheimer Feld über die geplante Neckarbrücke verbinden wird.

### **Führung des Kfz-Verkehrs**

In den Knotenpunktzufahrten der Eppelheimer Straße wird jeweils ein Fahrstreifen als kombinierte Geradeaus-Rechtsfahrspur sowie ein separater Linksabbiegestreifen angeordnet. Aus Richtung Czernyplatz kommend werden die beiden Geradeausfahrstreifen zunächst auf einen Fahrstreifen verjüngt, um im Schutz einer Sperrfläche den Linksabbiegestreifen zur Da-Vinci-Straße anordnen zu können. In Richtung des Czernyplatzes wird die Fahrbahn unter Berücksichtigung der Anschlusssituation aufgeweitet. In den untergeordneten Knotenpunktzufahrten Da-Vinci-Straße und der Tiefgaragenzufahrt Baufeld „C1“ wird jeweils ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr angeordnet.

### **Führung des Radverkehrs**

Im Knotenpunkt soll der Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt werden. In der Eppelheimer Straße werden hierfür parallel zur Hauptrichtung Radfahrstreifen angeordnet. Für linksabbiegende Radfahrer wird durch die Anordnung von Schutzstreifen, parallel zu den Linksabbiegestreifen, ein Angebot für das direkte Linksabbiegen geschaffen. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens über die gesicherten Querungsstellen gemeinsam mit den zu Fuß Gehenden. In der untergeordneten Zufahrt der Da-Vinci-Straße werden die Schutzstreifen der Anschlussplanung fortgeführt. In der Knotenpunktzufahrt soll für den Radverkehr eine Fahrradtasche („ARAS“) angeordnet werden, sodass dieser vor dem Kraftfahrzeugverkehr in den Knotenpunkt einfahren kann. Im nördlichen Anschluss an den Knotenpunkt soll zu einem späteren Zeitpunkt eine Rad- und Fußgängerbrücke (Gneisenaubücke) zur Verbindung der Bahnstadt mit den nördlichen Stadtteilen realisiert werden.

## **Führung des Fußgängerverkehrs**

Der Fußgängerverkehr wird auf separaten Gehwegen abgewickelt. Grundsätzlich wird durch die neue Lichtsignalanlage die Querungssituation am Knotenpunkt verbessert.

## **Öffentlicher Personennahverkehr**

Im Knotenpunktsbereich soll im weiteren Planungsverlauf die Anordnung einer Haltestelle in Fahrtrichtung Westen geprüft werden. Diese soll ausschließlich durch den Moonliner angefahren werden. Die Haltestelle in Gegenrichtung entfällt, da in Fahrtrichtung Osten die bestehende barrierefreie Haltestelle an der Maria-Mitchell-Straße genutzt werden soll.

Es wurde für die Vorplanung des projektierten Knotenpunktes ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die Hinweise, die gegeben wurden, sind in den Planungsprozess eingeflossen.

## **Kosten**

Die Kosten des Straßenbaus betragen insgesamt 2.136.000 € (brutto) und setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten	1.428.000 €
Baunebenkosten	428.000 €
Unvorhersehbares	280.000 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>2.136.000 €</b>

Entsprechende Mittel stehen im Treuhandvermögen Bahnstadt zur Verfügung.

Dieser Straßenabschnitt ist Teil der bereits in das Förderprogramm des Landes aufgenommenen Maßnahme „Querspange Süd“, die sich vom Anschluss Rittel bis zur Hebelstraßenbrücke erstreckt. Fördermittel aus dem Programm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden beantragt.

Durch die Stadtbetriebe Heidelberg werden in diesem Zusammenhang 4 Kanalhaltungen mit einem Kostenvolumen in Höhe von 210.000 € (brutto) sowie eine Wasserleitung mit einem Kostenvolumen in Höhe von 680.0000 € (netto) erneuert.

Entsprechende Mittel stehen in Höhe von 210.000 € im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe - Abwasser- und in Höhe von 680.000 € im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe -Wasser- bereit.

Als Vorabmaßnahme zur geplanten Gneisenaubrücke wird im Zusammenhang mit der Baumaßnahme der Kanalanschluss zur Entwässerung der Gneisenaubrücke an die Eppelheimer Straße hergestellt werden, um die verkehrlichen Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Geplanter Baubeginn ist im November 2022, die Bauzeit beträgt etwa 7 Monate. Die Verkehrsführung während der Bauzeit befindet sich derzeit in Abstimmung.

Der Bezirksbeirat Bahnstadt wurde in seiner Sitzung am 19.05.2022 mit Vorlage Drucksache 0084/2022/IV informiert.

Wir bitten um Zustimmung.

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

Die Belange des bmb wurden durch das Amt für Verkehrsmanagement im Rahmen der Vorentwurfsplanung berücksichtigt. Die sichere und barrierefreie Organisation des Fuß- und Radverkehrs standen bei der Planung im Vordergrund. Die Planung erfolgte nach den mit dem bmb abgestimmten Vorgaben und Standards der Bahnstadtrahmenplanung.

## 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:
M01	+	<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt-, sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die querende Radhaupttroute wird in die Hauptverkehrsachse eingebunden. Das o.a. Ziel wird erreicht.
M04	+	<b>Ziel/e:</b> Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Mit der Planung von Radfahrstreifen, Gehwegen und Fahrstreifen inkl. Haltestellen für Bus Moonliner wird die Grunderschließung sichergestellt und die bestehenden Verhältnisse verbessert.

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

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck