

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Hardtstraße Nord
- weitere Vorgehensweise**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	12.05.2011	N	() ja () nein () ohne	
Bauausschuss	31.05.2011	N	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	08.06.2011	N	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	30.06.2011	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Kirchheim, der Bauausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Die Hardtstraße wird zwischen Albert-Fritz-Straße und Odenwaldstraße vorläufig wie folgt ausgebaut:

- 1. Für den Bereich zwischen Odenwaldstraße und Bogenstraße sowie den S-Bahnhofsbereich wird eine Planung entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplan erstellt.*
- 2. Zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße werden auf der neu zu widmenden Fläche lediglich Markierungen aufgebracht und eine Beleuchtung vorgesehen.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Bebauungsplan Hardtstraße Nord (ehemals Anlage 3 zur Drucksache 0070/2009/BV)
A 02	Stadtplanausschnitt und Ansichten
A 03	Planung Abschnitt zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße

A. 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:
QU 1	-	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Einnahmemöglichkeit wird in die Zukunft verschoben
SL 11	+	Ziel/e: Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Bereich S-Bahnhof Kirchheim-Rohrbach wird aufgewertet
AB 1	+	Ziel/e: Standort sichern Begründung: Überlastung von Gewerbebetrieben wird vermieden, es bleibt die Gelegenheit für die Entstehung von Beitragspflichten in der Zukunft Rückstellungen zu bilden
MO 4	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Der zwingend notwendige Ausbau der Erschließungsstraße wird vorgenommen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Ausgangssituation

1.1. Entstehung der Hardtstraße zwischen Odenwaldstraße und Franzosengewann

Die Hardtstraße hat sich nach Entstehung der Bahnlinie zwischen Heidelberg und Karlsruhe entlang der Bahngleise als Feldwegeteile entwickelt. Erst zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts entstand eine Bebauung, es siedelten sich zu Beginn Gewerbebetriebe an, später entstand auch Wohnbebauung. Während der südliche Abschnitt bis zur Odenwaldstraße in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts ausgebaut wurde, ist der nördliche Abschnitt bis heute noch nicht als Erschließungsstraße im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts endgültig hergestellt worden. Die Breite der Straße, Sprünge im Straßenverlauf und der Ausbauzustand zeigen dies deutlich.

1.2. Zustand der Hardtstraße zwischen Odenwaldstraße und Franzosengewann

Dieser Straßenabschnitt verfügt nicht über einen Grundausbau, es sind größtenteils keine Gehwege vorhanden. Die Fahrbahndecke wurde asphaltiert, die Ausbesserungen der letzten Jahrzehnte haben insbesondere um den S-Bahnhof einen Flickenteppich hinterlassen, der

nach den letzten beiden Wintern deutliche Schäden aufweist. Der Bahnsteig des S-Bahnhofs wurde durch die Deutsche Bahn AG erneuert. Der Bahnhofsvorplatz bildet einen deutlichen Gegensatz dazu. Die Straße ist teilweise zu schmal, um einen sicheren Begegnungsverkehr insbesondere zwischen Lastkraftwagen zu ermöglichen. Der Abschnitt zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße ist aktuell gesperrt, der Verkehr wird über gepflastertes Gelände, das zuletzt zur Güterverladung der Deutschen Bahn AG genutzt wurde, umgeleitet.

1.3. Bestehende Beschlusslage und Planung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 21.04.2009 den Bebauungsplan Kirchheim -
Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim beschlossen (Anlage 1). Vorgesehen ist danach ein Ausbau des Straßenabschnitts zwischen Odenwaldstraße und Albert-Fritz-Straße mit einer Gesamtbreite von 16 Metern. Die Gestaltung soll mit beidseitigen Fußwegen (der östliche Fußweg ist für eine Mitbenutzung durch den Radverkehr im Beidrichtungsverkehr freigegeben), Parkplätzen und Begrünung erfolgen. Zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße wird die Straße zu diesem Zweck nach Osten in Richtung Bahngleise verlegt, der bisherige Straßenbereich soll entwidmet und veräußert werden. Der zukünftige Verlauf entspricht der bereits bestehenden Umleitung. Der dazu erforderliche Grundstückserwerb ist bereits erfolgt.
Der Ausbau der Straße wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahn geplant, um den innerörtlichen Verkehr zu entlasten und eine Umgehung zu ermöglichen. Ein Ausbau der Hardtstraße zwischen Albert-Fritz-Straße und Franzosengewann war im ursprünglichen Aufstellungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan vorgesehen gewesen, wurde aber aus verschiedenen Gründen zurückgestellt. Gründe waren unter anderem, dass noch eine Planfeststellung als Bahngelände vorlag, die Planungsmöglichkeiten einschränkte und das Ziel, zumindest in vertretbarer Zeit, die für die Straßenbahn Kirchheim erforderlichen Umgehungsmöglichkeiten herzustellen. In diesem Bereich verbleibt die Hardtstraße in alter Breite und schwenkt zurück nach Westen.

1.4. Entstehung von Erschließungsbeiträgen

Nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) entstehen bei erstmaliger endgültiger Herstellung von innerörtlichen Straßen, die dem Anbau dienen, Erschließungsbeiträge. Nach der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Heidelberg trägt die Stadt einen Eigenanteil der tatsächlich entstehenden, zur Erschließung erforderlichen Kosten von 5 %. Der Rest der Kosten ist von den Grundstückseigentümern nach dem individuellen Vorteil ihrer Grundstücke zu verlangen. Die Art der Aufteilung und die Frage der Erforderlichkeit regelt die Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Heidelberg.

Durch den Verlauf entlang der Bahngleise kann in Teilbereichen nicht beidseitig angebaut werden, die Kosten sind deshalb nur auf die Eigentümer der bebaubaren angrenzenden Grundstücke aufzuteilen. Der individuelle Erschließungsbeitrag erhöht sich dadurch im Vergleich zu einer beidseitig anbaubaren Straße.

Der Beitrag entsteht kraft Gesetzes mit Herstellung der Straße. Ein Wahlrecht steht der Stadt Heidelberg nicht zu.

Auf Hinweis eines Grundstückseigentümers wurde geprüft, ob es sich bei der Hardtstraße um eine im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts historische Straße handelt, das heißt, ob die Straße bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der ersten gesetzlichen Grundlage für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vorhanden war und bereits zu diesem Zeitpunkt dem Verkehr zwischen Häusern, die an die Straße angebaut waren, diente. Ausschlaggebend ist der Zustand im Jahr 1868, dem Inkrafttreten des Badischen Straßengesetzes. Nach Prüfung der bei der Stadt Heidelberg und im Generallandesarchiv Karlsruhe vorhandenen Unterlagen muss dies verneint werden.

Die Straße wurde auch in späteren Jahren nicht im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts

erstmalig hergestellt. Dies setzt einen planmäßigen Ausbau der Straße nach den zum Zeitpunkt des Ausbaus geltenden Anforderungen an eine Erschließungsstraße voraus. Dies ist nach den vorhandenen Unterlagen nicht erfolgt. Die Widmung für den öffentlichen Verkehr oder die Straßenbenennung hat in diesem Zusammenhang keine rechtliche Bedeutung.

1.5. Zusammenfassung

Auch nach Herstellung des durch Bebauungsplan festgelegten Bauabschnittes wird nur ein Teil der nördlichen Hardtstraße für den Durchfahrtsverkehr geeignet sein. Die Straße verschwenkt mehrfach. Vom Franzosengewann einbiegend und auf Höhe der Albert-Fritz-Straße ist sie durch vorhandene Höhenunterschiede für Lastkraftwagen schwierig zu befahren. Sie ist in diesem Bereich schmal, Fuß- und Radwege sind nicht vorhanden. Eine sinnvolle Umgehung des innerörtlichen Bereichs setzt jedoch voraus, dass der Autofahrer bei der ersten Möglichkeit abbiegen kann, um den innerörtlichen, durch Ampeln gebremsten Bereich zu umfahren. Eine Umfahrung, die ihn durch ein Wohngebiet zu einer kurzen Umgehungsstrecke und dann durch ein Wohngebiet wieder in den innerörtlichen Bereich zurückführt, wird in der Praxis nicht genutzt werden. Im Ergebnis wird bei vollständiger Umsetzung nach den Bestimmungen des Bebauungsplans ein Teilstück hergestellt, das seine Wirkung als sinnvolle und nutzbare Umgehung des innerörtlichen Bereichs erst zu einem späteren, noch nicht absehbaren Zeitpunkt erlangen wird. Gleichwohl werden mit der Fertigstellung Erschließungsbeiträge in erheblicher Höhe entstehen und von den Grundstückseigentümern ohne Aufschub zu zahlen sein.

2. Lösungsvorschlag

2.1. Bereich Odenwaldstraße bis Bogenstraße

In diesem Bereich ist dringender Handlungsbedarf gegeben, sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit, als auch der Gestaltung des Bahnhofsbereichs in seiner Eingangssituation zum Stadtteil.

Eine reine Reparatur des Belags stellt keine dauerhafte Verbesserung dar. Schäden werden ohne Grundausbau schnell wieder auftreten. In diesem Bereich befindet sich vor allem Wohnbebauung, deutlich abgegrenzte Geh- und Radwege werden benötigt. Eine Aufwertung des Bahnhofsbereichs wird im Stadtteil gewünscht.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, in diesem Bereich eine Planung zur Umsetzung des Bebauungsplans durchzuführen und einen Ausbau für diesen Teilabschnitt nach Beschlusslage vorzubereiten.

2.2. Bereich Bogenstraße bis Albert-Fritz-Straße

Die bereits als Umgehung genutzte gepflasterte Fläche wurde für den Güterverkehr der Bahn angelegt, sie ist zur Nutzung auch durch Lastkraftverkehr ohne weitere Maßnahmen geeignet. Durch die Pflasterung ist eine gesonderte Entwässerung nicht erforderlich. In diesem Bereich befinden sich überwiegend Gewerbebetriebe, zur Sicherung des Fuß- und Radwegverkehrs sind entsprechende Markierungen ausreichend. Erhöhte Gehwege mit Bordsteinen würden einen Eingriff in die Straße erforderlich machen, der eine zusätzliche Entwässerung notwendig machen würde, eine einfache, kostengünstige Herstellung wäre damit nicht mehr möglich. Der Durchfahrtsverkehr ist durch den zurückgestellten Ausbau des Abschnitts Albert-Fritz-Straße bis Franzosengewann deutlich eingeschränkt. Der endgültige Ausbau kann im Zuge des vollständigen Ausbaus der Hardtstraße bis zum Franzosengewann erfolgen.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, auf dem nach Bebauungsplan vorgesehenen Straßenverlauf die vorhandene Pflasterfläche als Straße zu nutzen und Geh- und Radwegflächen durch Markierungen abzugrenzen. Der bisher genutzte Grundstücksteil ist zu entwidmen, der neue Straßenverlauf für den öffentlichen Verkehr zu widmen. Der Straßenabschnitt wird beleuchtet.

2.3. Auswirkungen auf die Entstehung von Erschließungsbeiträgen

Erschließungsbeiträge werden zum Zeitpunkt der späteren endgültigen Herstellung entstehen. Der Anspruch geht nach derzeitiger Rechtslage nicht unter, eine Verjährungsfrist beginnt erst mit Entstehung des Anspruchs. Eine Festsetzung von vorläufigen Beiträgen kommt nur in Betracht, wenn eine Fertigstellung in naher Zukunft zu erwarten ist. Dies ist bei einer Verbindung der endgültigen Herstellung des Bauabschnitts mit dem zeitlich noch nicht geplanten Abschnitt Albert-Fritz-Straße bis Franzosengewann nicht gegeben. Vorläufige Beiträge können in diesem Fall nicht festgesetzt werden. Da hier die Allgemeinheit die Kosten vorfinanziert, hat sich die Maßnahme an dem Notwendigen zu orientieren. Dies wäre bei dem vorgeschlagenen vorläufigen Ausbau gegeben.

2.4. Zeitliche Umsetzung

Für die vorbereitende Planung sind beim TH 66 Planungsmittel im Haushaltsplan 2010 vorhanden, die übertragen werden können. Die für den vereinfachten, teilweisen Ausbau der Hardtstraße zwischen Odenwaldstraße und Albert-Fritz-Straße benötigten Mittel sind nach der mittelfristigen Finanzplanung für den darauffolgenden Haushalt berücksichtigt.

2.5. Kosten

Ein teilweiser Ausbau, wie oben beschrieben, wird auf 1,7 Millionen Euro zuzüglich bereits erfolgter Grunderwerb geschätzt. Die Kosten werden zu einem späteren Zeitpunkt in die Berechnung von Erschließungsbeiträgen eingerechnet, soweit die durchgeführten Maßnahmen bei einem endgültigen Ausbau weiter verwendet werden.

Ein endgültiger Ausbau des Straßenabschnitts Odenwaldstraße bis Albert-Fritz-Straße nach den Festsetzungen und Gestaltungsvorgaben des Bebauungsplans wird auf 4,2 Millionen Euro zuzüglich bereits erfolgter Grunderwerb geschätzt. Nach Abzug der durch Erschließungsbeiträge möglichen Einnahmen bleibt ein Eigenanteil der Stadt von voraussichtlich circa. 1,1 Millionen Euro.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner