

Anfrage Nr.: 0013/2014/FZ  
**Anfrage von: Stadtrat Rothfuss**  
**Anfragedatum: 26.01.2014**

Betreff:

**Mobilität in der Bahnstadt**

Schriftliche Frage:

Stadtrat: Herr Rothfuß

1. Nach den Angaben des statistischen Jahrbuchs hat die Bahnstadt zum 31.12.12 eine Kraftfahrzeug-Dichte von 746 Kfz/1000 Einwohner und damit fast doppelt so hohe Werte wie im Schnitt der anderen Stadtteile. Gibt es hierzu bereits aktuellere Werte?
2. Wie hoch ist der bislang genehmigte Bestand an PKW-Stellplätzen in Wohngebäuden der Bahnstadt im Verhältnis zu der erwarteten Zahl der Einwohner bzw. der projektierten Wohnfläche? Trifft es zu, dass deutlich mehr Stellplätze hergestellt werden, als baurechtlich notwendig? Wurden Anträge nach § 37 Absatz 3 Landesbauordnung (LBO) für reduzierte Stellplatzvorgaben gestellt, weil in der projektierten Siedlung aufgrund der guten Lage mit einem niedrigeren PKW-Bestand gerechnet wird („autoarmes Wohnen“)? Wenn nein, warum nicht?
3. Werden öffentliche Carsharing-Stellplätze vorgehalten bzw. Carsharing-Stellplätze zum vergünstigten Erwerb (durch Stadt oder EGH) angeboten?
4. Überprüft das Baurechtsamt die Einhaltung der „Richtzahlen zur Ermittlung von Fahrradstellplätzen“ gem. § 35 Absatz 4 Nummer 3 LBO insbesondere die notwendige Breite von 60 Meter und ausreichender Platz für das Rangieren von Fahrrädern? Wie sieht die Verwaltung die Forderung umgesetzt, dass die Fahrradstellplätze möglichst ebenerdig erreichbar sein sollen, wenn in der Bahnstadt die Anlage in den Kellerräumen mit Zufahrt über die Tiefgarage durchaus üblich ist?
5. Die Bahnstadt hätte derzeit vom Mittelpunkt aus (Pfaffengrunder Terrasse) in 300 Meter Luftlinie einen Bäcker, einen Supermarkt und eine Straßenbahnhaltestelle. Alsbald auch ein Kino. Tatsächlich beträgt der Fußweg hierin 1,4 Kilometer. Teilt die Stadtverwaltung die These, dass für eine positive Beeinflussung von Verkehrswahlverhalten es von größter Dringlichkeit ist, dass von Anbeginn gute Verbindungen zu Fuß, per Rad und per ÖPNV notwendig sind? Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, damit bereits vorab der Durchstich vom Bahnstadtzentrum zur Czerny-Brücke gelingt? Wie ist der Stand bei der Verhandlungen mit den Eigentümern des Fernmeldeamtes zur Nutzung ihres Grundstücks für einen Fußweg? Wie ist der Stand der Verhandlungen mit der Firma Ostwald zur vorübergehenden Nutzung ihres Grundstücks, nach unseren Informationen hat die Firma Ostwald hier bereits vor 2 Jahren ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt? Wie ist der Stand der Anlage eines provisorischen Wegs zwischen Aldi-Rückseite und Zaun des PX-Geländes, nach unseren Informationen ist dieses Gelände komplett im Eigentum und Besitz der EGH? In Bezug auf mögliche Kosten für einen provisorischen Weg fragen wir, wie hoch die Kosten die Kosten des provisorischen Zugangs Schwetzinger Terrasse – Feuerwehr in 2011 waren, der für lediglich einen einzigen Tag (Bahnstadtfest) hergestellt war?

6. Wurde die provisorische Anlage von Radstreifen auf dem Czernyring geprüft, um diese Straße ihren Charakter einer Stadtstraße zurückzugeben und die nun zunehmenden Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem kombinierten Rad-/Fußweg zu beseitigen? Trifft es zu, dass der kombinierte Radweg auf der Nordseite wegen unzureichender Breite aufgegeben werden musste? Trifft es zu, dass der Radweg auf der südlichen Seite ebenfalls an sehr vielen Stellen die Mindestbreite von 2,50 Meter nicht einhält?

7. Wurde der Radweg von der Montpellierbrücke kommend in die Speyerer Straße überprüft? Dieser führt auf einen lediglich max. 2 Meter breiten Fußweg mit Bushaltestelle und ist fahrdynamisch (Gefälle) kaum fahrbar. Als Alternative bietet sich die Fortsetzung auf der recht verkehrsarmen Einfädelungsspur vom Czernyring kommend zur Montpellierbrücke an.

8. Wie groß ist die Fahrzeitverlängerung der Linie 33 durch Umrundung des Kreisels Hebel/Benz-Straße aufgrund der Bahnstadtanbindung? Warum können bis zu 18 Meter lange Lastkraftwagen von der Rudolf-Diesel-Straße in den Kirchheimer Weg rechts abbiegen, die 12 Meter Busse der Linie 33 aber nicht?

9. Wurde eine Beseitigung der Ampelanlage Speyerer Straße/Gottlieb-Daimler-Straße als Ausgleich für die neue Bahnstadt-Ampelanlage Langer Anger/Rudolf-Diesel-Straße/Speyerer Straße geprüft? Letztere erlaubt keine Querung für die Fußgänger und dient allein dem bequemen Abbiegen von einer Grundstückszufahrt (Burger King) beziehungsweise einer Anliegerstraße (Gottlieb-Daimler-Straße). Ohne die Ampel könnte vermutlich wesentlich besser eine beidseitige Grüne Welle – auch zu Gunsten der Radfahrer - auf der hochbelasteten Speyerer Straße geschaltet werden.

Antwort:

Zu 1: Zur „Mobilität in der Bahnstadt“ (Kfz-Dichte) liegen derzeit keine aktuellen Werte vor. Kfz-Zahlen werden jährlich mit Stand 01.01. durch das Kraftfahrtbundesamt festgestellt. Kfz-Zahlen zum 01.01.2014 werden voraussichtlich erst Ende des 1. Quartals / Anfang des 2. Quartals 2014 zur Verfügung stehen.

Zu 2: Der bisher genehmigte Bestand an Kfz-Stellplätzen in Wohngebäuden der Bahnstadt orientiert sich relativ eng am baurechtlich erforderlichen.

Je genehmigte Wohneinheit wird ein Kfz-Stellplatz in den jeweiligen Baugenehmigungen festgeschrieben, diese werden auch ohne signifikanten Überhang hergestellt. (Ein ÖPNV-Bonus kann bei Wohnungen nicht geltend gemacht werden.)

Lediglich bei den Wohngebäuden mit erdgeschossigen Gewerbeeinheiten wurde bisher etwas mehr als die baurechtlich erforderlichen Kfz-Stellplätze hergestellt, wobei dieser Überhang durch die noch zu widmenden Nutzungen bzw. durch Nutzungsänderungen der zukünftigen Gewerbeeinheiten aufgebraucht wird.

Zu 3: Bei der Gewerkschaft ver.di (Czernyring 20) wurde bereits eine Carsharing-Station mit drei Fahrzeugen eingerichtet. Im Februar 2014 wurden im Langen Anger zwei weitere Stationen mit jeweils zwei Autos unterschiedlicher Fahrzeugklassen eingerichtet. Nach Fertigstellung des nächsten Bauabschnitts wird im westlichen Bereich des Langen Angers eine weitere Station mit ebenfalls zwei Fahrzeugen hinzukommen.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Bahnstadt stehen damit sechs Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung sowie drei weitere am Czernyring zur Verfügung.

Öffentlich zugängliche Carsharing-Stellplätze auf Grundstücken der Investoren (private Baufelder) wurden bisher nicht beantragt. Es wäre aber möglich, dass genehmigte Stellplätze dafür verkehrsfrei genutzt werden, da es baurechtlich nicht relevant ist, wer auf den festgeschriebenen Stellplätzen letztendlich steht.

Zu 4: Das Amt für Baurecht und Denkmalschutz schreibt in den entsprechenden Baugenehmigungen die Anzahl der nachzuweisenden Fahrradabstellplätze gemäß der Stellplatzrichtlinien der Stadt Heidelberg fest und überprüft deren Herstellung auch regelmäßig bei den entsprechenden Schlussabnahmen vor Ort.

Die Außenanlagen sind Bestandteil der vorhabenbezogenen Bebauungspläne für die einzelnen Baufelder und sind in der Regel intensiv zu begrünen, sodass nur wenige Fahrradabstellplätze innerhalb der Wohnbebauung ebenerdig möglich sind.

Zu 5: Der Plan in der Anlage (s.u.) zeigt die Situation vor Ort mit der aus Sicht der Verwaltung einzig sinnvollen Wegeführung über das „Telekom-Grundstück“.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass alle (theoretisch) in frage kommenden Wegebeziehung über Bereiche führen, auf denen aktuell oder in Kürze Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Alle Varianten führen über Grundstücke, die im Eigentum Dritter stehen.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse vor Ort (vorhandene Gebäude, Höhenversprünge ) hat die Verbindung über das „Telekom-Grundstück“ aus Sicht der Verwaltung Priorität; nur hier kann eine einigermaßen barrierefreie (Fuß-) Wegeverbindung erfolgen.

Bisher war immer nur ein geschotterter Bereich für eine fußläufige Möglichkeit Gegenstand der Gespräche und Anfragen.

Mittlerweile konnte die für den Bau der Da-Vinci-Straße erforderliche Fläche am Telekom-Gebäude erworben werden

Anfragen zu einer befristeten Wegenutzung laufen seit geraumer Zeit; der Grundstückseigentümer reagiert nur sehr zögerlich.

Eine mögliche Wegeführung darf die Bahnstadt-Entwicklung und insbesondere den Straßenbau beziehungsweise die Entwicklung des Gebietes C5 nicht behindern.

Nach positiver Klärung der Nutzungsmöglichkeit sind dann die verkehrssicherungs- und haftungsrechtlichen Fragen zu klären, denn rund um den fraglichen Bereich findet intensiver Baustellenverkehr statt.

Kosten wurden bisher noch nicht ermittelt; dies geschieht, sobald die konkrete Wegeführung feststeht. Angedacht ist zunächst eine provisorische Lösung als geschotterter Fußweg (ohne Beleuchtung).

Die Kosten für die provisorische Rampe beim Bahnstadt-Fest beliefen sich auf circa 3.514 €.



Zu 6: Das Amt für Verkehrsmanagement wird für den Abschnitt des Czernyrings von Speyerer Straße bis zur Einmündung des Unterfliegers von der Hebelstraße die Anlage eines Schutzstreifens mit überbreiter Fahrspur prüfen; für die Gestaltung des Linksabbiegens in die Max-Jarecki-Straße müssen noch Lösungsoptionen erarbeitet werden.

Es ist nicht bekannt, dass auf der Nordseite ein kombinierter Radweg aufgegeben wurde. Kurz vor der Czernybrücke beginnt ein getrennter Geh- und Radweg.

Der benutzungspflichtige Geh- und Radweg auf der Südseite hat zwischen Czernybrücke und Max-Jarecki-Straße überwiegend eine Breite von 2,30 Meter. Es wird zurzeit geprüft, in welcher Form die Radverkehrsführung in diesem Abschnitt gestaltet werden könnte. Zwischen Max-Jarecki-Straße und Speyerer Straße ist der Abschnitt seit Juni 2013 als „Gehweg – Radfahrer frei“ ausgewiesen.

Zu 7: Auch für diesen Abschnitt wird eine Gestaltung der Radverkehrsführung zurzeit geprüft.

Der Geh-/Radweg ist tatsächlich nur ca. 2 Meter breit. Darüber hinaus sind keine weitere Planungen bekannt.

Zu 8: Zur Frage nach der Fahrzeitverlängerung der Buslinie 33 und der Möglichkeit des Rechtsabbiegens von der Hebelstraße in die Rudolf-Dieselstraße hat uns die RNV folgende Informationen zukommen lassen:

Wenn man als Vergleichsfall das aufgrund der geometrischen Verhältnisse nicht mögliche direkte Rechtsabbiegen heranzieht, dann beträgt der mittlere Zeitverlust je Fahrt rund zwei Minuten, bei allerdings großen Schwankungen (+/- 30 Sekunden). Eine genauere Auswertung dazu läuft noch.

Ein Rechtsabbiegen mit Linienbus ist ohne entweder in den Gegenverkehr zu geraten oder auf den Gleiskörper nicht möglich. Ob ein generelles Abbiegegebot ab einer bestimmten Fahrzeuglänge angeordnet werden muss, wird geprüft.

Zu 9: Gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) sind Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufes einzurichten. Es ist sinnvoll eine LSA einzurichten, wenn eine zu große Verkehrsstärke und unzureichende Sichtverhältnisse am Knotenpunkt herrschen. Auch bei Knotenpunkten mit einer Unfallhäufigkeit wird der Einsatz einer Lichtsignalanlage empfohlen.

Am Knotenpunkt Speyerer Straße (L 600 a)/Gottlieb-Daimler-Straße wird der Linksabbieger aus Richtung Ringstraße und der Verkehr aus Richtung Gottlieb-Daimler-Straße konfliktfrei gegenüber der Hauptrichtung entlang der Speyerer Straße geführt. Die vorhandene Verkehrsstärke entlang der Speyerer Straße, das unzureichende Sichtverhältnis für die Linksabbieger aus Richtung Gottlieb-Daimler-Straße und die Anzahl der Konfliktfälle zwischen Linksabbieger und mehrstreifigen Gegenverkehr sind die maßgeblichen Gründe weshalb an diesem Knotenpunkt eine Signalisierung gemäß RiLSA erforderlich ist.

In den derzeit vorhandenen Schaltungen der LSA sind Grüne-Welle-Bänder vorhanden, die eine Freigabe vom Knotenpunkt Speyerer Straße (L 600 a)/Baumschulweg bis zum Knotenpunkt Ringstraße/Lessingstraße ermöglichen.

Die Grundstückszufahrt zur Tiefgarage (Reuters) ist aufgrund der Einschränkung, nur Rechtsabbiegen erlaubt, nicht signalisiert. Auch das Abbiegen zum Burger King erfolgt ohne Signalisierung.