

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0247/2014/BV

Datum:
12.09.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
Dezernat I, Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung
Dezernat I, Feuerwehr
Dezernat II, Amt für Baurecht und Denkmalschutz
Dezernat II, Amt für Liegenschaften
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt
Dezernat V, Kämmereiamt (20.2)

Betreff:

**Planfeststellungsverfahren Bau einer
Straßenbahntrasse in der Bahnstadt
Zustimmung zur Planung der rnv unter
Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt
Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.09.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.10.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Gemeinderat stimmt der von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) beim Regierungspräsidium Karlsruhe am 27.06.2014 vorgelegten Planung zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt unter der Voraussetzung zu, dass die in der Vorlage unter Nummer 2 formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen eingearbeitet werden.

Finanzielle Auswirkungen:

	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Es handelt sich um eine Maßnahme der HSB GmbH.	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Dem Antrag der rnv beim Regierungspräsidium Karlsruhe zum Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt wird unter der Voraussetzung, dass die rnv die formulierten Anregungen berücksichtigt und, soweit planfeststellungsrelevant, in die beim Regierungspräsidium eingereichten Unterlagen einarbeitet, zugestimmt.

Begründung:

1. Anlass

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 14.03.2013 (0082/2013/BV) beschlossen, die Planung des Mobilitätsnetzes auf dem Stadtgebiet Heidelberg weiter zu verfolgen. Ein Teilprojekt hieraus ist der Bau einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt.

Zur Erlangung der erforderlichen Plangenehmigung hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) als Vorhabenträgerin am 27.06.2014 einen entsprechenden Antrag beim Regierungspräsidium Karlsruhe nach § 28 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gestellt.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat daraufhin der rnv mitgeteilt, dass die Unterlagen vollständig sind und das Anhörungsverfahren durchgeführt werden kann. Das Anhörungsverfahren wird nach § 29 Absatz 1 PBefG, § 73 Absatz 1 LVwVfG, § 1 PBefZuVO sowie §§ 15 Absatz 1 Nummer 2 und 18 LVG von der Stadt Heidelberg (federführend durch das Amt für Verkehrsmanagement) durchgeführt.

Mit Schreiben vom 27.06.2014 hat die rnv bei der Stadt Heidelberg die Pläne eingereicht und die Durchführung des Anhörungsverfahrens beantragt.

Dieses Verfahren gliedert sich in folgende Teile:

02.07.2014 bis 23.07.2014	Bekanntgabe der öffentlichen Auslegung im Stadtblatt. Da die Grafik in der Ausgabe des Stadtblattes am 02.07.2014 unvollständig abgedruckt war, wurde die Bekanntgabe in der Ausgabe am 23.07.2014 wiederholt.
07.07.2014 bis 07.10.2014	Anhörung der Träger öffentlicher Belange, Verbände und Anlieger
14.07.2014 bis 30.08.2014	Öffentliche Auslegung im technischen Bürgeramt
15.09.2014	Fristende zur Erhebung von Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung
geplant 02./03.12.2014	Durchführung des Erörterungstermins mit den Einwendern, die fristgerecht Bedenken, Anregungen und Stellungnahmen im Rahmen der Offenlage oder als Träger öffentlicher Belange bzw. Verband Stellungnahmen abgegeben haben.
1. Quartal 2015	Die Ergebnisse des Erörterungstermins und die Beantwortung der Einwendungen werden in einem Anhörungsbericht aufgearbeitet und an das Regierungspräsidium übersandt.
Sommer 2015	Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Abwägung der Stellungnahmen und die Entscheidung über den Antrag der rnv ist Aufgabe des Regierungspräsidiums als Planfeststellungsbehörde.

Die Stadt Heidelberg ist als vom Vorhaben betroffene Gemeinde eine Trägerin öffentlicher Belange und daher zur Stellungnahme aufgefordert.

Die Abgabe dieser ämterübergreifend abgestimmten Stellungnahme ist Anlass dieser Vorlage.

Aufgrund der Anhörungsfrist im Verfahren und dem geplanten Baubeginn Mitte 2015 ist es nicht möglich, den Bezirksbeirat Bahnstadt in seiner ersten Sitzung am 23.10.14 zu erreichen. Aus diesem Grund hat das Amt für Verkehrsmanagement am 18.07.14 die Bürger zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Die Bezirksbeiräte waren zu diesem Zeitpunkt namentlich noch nicht bekannt und konnten nicht persönlich eingeladen werden. Der Bezirksbeirat wird im Nachgang am 23.10.14 über die Stellungnahme der Stadt informiert.

2. Stellungnahme der Stadt Heidelberg als Trägerin öffentlicher Belange

Die Maßnahme des Baus einer Straßenbahntrasse in der Bahnstadt wird von der Stadt Heidelberg ausdrücklich begrüßt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Stadt Heidelberg folgende Anmerkungen:

2.1. Haltestellen

Wir bitten die Haltestellen der Straßenbahntrasse so auszustatten, dass eine akustische Signalgebung bei Fahrzeughalt erfolgt. Ebenso ist eine taktile Wahrnehmung des Weges zur Haltestelle hin umzusetzen. Anregen möchten wir außerdem zu Überlegungen, wichtige Knotenpunkte wie zum Beispiel Gadamer Platz als „sprechende Haltestelle“ (Text to Speech) auszustatten.

An der Haltestelle Hauptbahnhof Süd bitten wir zu beachten, dass mit Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse auch gleichzeitig eine barrierefreie und möglichst nicht umwegige Fußwegebeziehung von der Bahnstadt zum Südeingang des Hauptbahnhofs vorhanden ist, bis der direkte Zugang mit dem Gebäude im Baufeld B 2 der Bahnstadt hergestellt ist.

Die Haltestelle Hauptbahnhof Süd liegt aufgrund der gemäß Rahmenplanung vorgesehenen Baufeldstruktur nah an der südlichen Baufeldkante/Grundstücksgrenze. Zur Verbesserung der Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs südlich der Haltestelle soll die Gleistrasse etwas nach Norden verschoben werden (ca. 3m). Dies erfordert die Anpassung der Baufelder im Norden.

Im Bereich der Eppelheimer Terrasse bitten wir, die Lage der Straßenbahnhaltestelle soweit nach Osten zu verschieben oder die Haltestelle so zu verändern, dass die Platzfläche – die Begrenzung bilden die Hausfassaden – von Rampen und höher gelegenen Haltestellenabschnitten frei bleibt. Die Barrierefreiheit der Haltestelle ist zwingend zu beachten.

2.2. Ausbildung des Bahnkörpers

Generell sollte der gesamte Bahnkörper für Feuerwehr und Rettungsdienst befahrbar ausgebildet sein, um mit Großfahrzeugen im Einsatzfall am Individualverkehr vorbeifahren zu können. Sollte aufgrund städtebaulicher Vorgaben dies nicht ermöglicht werden, sind folgende Vorgaben zwingend zu beachten:

- Dem Individualverkehr muss ausreichend Möglichkeit gewährt werden, um zum Beispiel auf Rad- und Gehwege ausweichen zu können. Die Bordsteine der Rad- und Gehwege sind entsprechend niedrig und mit geeigneten Rundungsradien auszubilden, die auch tiefergelegten Fahrzeugen ein Auffahren ermöglichen.
- Kreuzungen und Schienenquerungen sind so auszubilden, dass Großfahrzeuge der Feuerwehr problemlos in die Gegenrichtung einfahren können. Die entsprechenden Wenderadien sind zu beachten.

Im Bereich Czernyring / Speyerer Straße / Montpellierbrücke – dieser liegt auf der Hauptroute für Einsatzfahrzeuge – ist eine Beeinflussung der Lichtsignalanlage durch Feuerwehr und Rettungsdienst vorzusehen. Bahnkörper, die diesen Bereich tangieren, sind so zu gestalten, dass die Einsatzfahrzeuge diesen als Fahrweg nutzen können.

2.3. Straßenraumgestaltung

Wir regen an, die beiden Masten 25 und 26 aus der Verkehrsstrasse (Geh- und Radweg) nach Westen zu verschieben und die jeweils östlich und westlich anschließenden Mastpaare hinsichtlich sinnvoller Abstände anzupassen. Ferner sind die Maststandorte 15 und 16 sowie 31 und 32, die mit weiteren Querungsbereichen der Erschließungsanlagen (Andienung ED5 sowie Umfahrung Spitzes Eck / Einmündung WS1 (Marie-Baum-Straße)) kollidieren, zu prüfen.

Da aus den vorgelegten Unterlagen die Baumstandorte nicht hervorgehen, kann nicht überprüft werden, ob die Maststandorte den im Vorfeld erfolgten Abstimmungen zur Lage der Baumstandorte entsprechen. Wir bitten um kurzfristige Bereitstellung von Unterlagen, aus welchen die Lage der Baumstandorte – diese sind aus dem Vorentwurf zur Grünen Meile nachrichtlich darzustellen – sowie der Masten mit Mastabspannungen und Fahrleitungsdrähten hervorgehen.

Wir regen an, soweit möglich auf Zäune oder Gitter entlang der Straßenbahntrasse zu verzichten, um die Trennwirkung der Trasse im Straßenraum möglichst gering zu halten. Wir bitten, zu prüfen, ob zwischen Gadamer Platz und Baufeld C5, beim Platz am Wasserturm sowie gegenüber dem Bahnhofplatz-Süd auf ein Rasengleis aus stadtgestalterischen Gründen verzichtet werden kann. Am östlichen Ende der Planung (Czernyring / Speyerer Straße) sollte das Rasengleis bis zur Gehweghinterkante verlängert werden; nur die für die Weichentechnik zwingend erforderlichen Flächen sind zu befestigen.

2.4. Fußgänger- und Radfahrerquerungen

Die Querungsmöglichkeiten der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer sollen als gepflasterte Bereiche ausgeführt werden. Da in den Plänen keine Maßangaben für diese Bereiche zu finden sind, regen wir an, diese in ausreichender Breite anzulegen, so dass die Gleistrasse auch von mehreren Fußgängern und Radfahrern gleichzeitig bequem überquert werden kann. An einigen Straßeneinmündungen ist in den Plänen nur auf einer Seite der Einmündung eine Querungsmöglichkeit vorgesehen (zum Beispiel Langer Anger, Kopernikusstraße, Max-Jarecki-Straße). Hier möchten wir anregen, zu prüfen, ob eine Querung auf beiden Seiten der Einmündung ermöglicht werden kann, damit für Fußgänger und Radfahrer keine unnötigen Umwege entstehen.

Wir bitten darüber hinaus, zu prüfen, ob drei zusätzliche Querungsmöglichkeiten in der Maschenweite des Stadtgrundrisses zwischen den Baufeldern SE1.1, SE1.2, SE1.3 und SE2 im Sinne einer kontinuierlichen Durchwegung der Bahnstadt vorgesehen werden können, je eine weitere zwischen dem Technologiepark und dem Baufeld B3 / M1 sowie im Bereich Z2a / Z2b / C3-Ost (vgl. Kap. 2.7).

2.5. Entwässerung

Die Entwässerung des Bahnkörpers (Rasengleis) ist sicherzustellen. Bei Versickerung ausschließlich auf dem Bahnareal sind die Bodenverhältnisse zu untersuchen (Baugrundgutachten) beziehungsweise bei der Entwicklungsgesellschaft der Stadt Heidelberg (EGH) oder beim zuständigen Fachamt der Stadt Heidelberg anzufragen.

2.6. Umwelt und Natur

Hinsichtlich der Überschreitungen der Lärmorientierungswerte der DIN 18005 bitten wir, die Empfehlungen aus den schallschutztechnischen Gutachten der Fritz GmbH in Form passiver Schallschutzmaßnahmen, ergänzt durch den Einbau von Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume, innerhalb des Plangebietes umzusetzen.

Ferner regen wir an, die beiden Gleisdreiecke Gadamer Platz und Speyerer Straße gemäß den Empfehlungen des Gutachters durch entsprechende erschütterungsmindernde Maßnahmen zu lagern.

Wir weisen darauf hin, dass sich das Plangebiet in der Wasserschutzgebietszone IIIb Rheinau befindet.

Alle in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind zu verwirklichen, insbesondere die Umsiedlung der Mauereidechsen, die Entwicklung eines Lebensraumes für Zauneidechsen, die Anlage einer Baumhecke, die Anbringung von Nisthilfen für Gebäudebrüter (insbesondere Mauersegler) sowie die Anbringung von Fledermauskästen.

Wir bitten, den Eingriff in Grünbestände ebenso wie den Ausgleich zu bilanzieren und darzustellen.

2.7. Verkehrliche Erschließung

Die Verschwenkung der Straßenbahntrasse in die Grüne Meile am westlichen Ende der Bahnstadt hat zur Folge, dass der Bewirtschaftungsweg für die landwirtschaftliche Fläche entfällt. Der Wirtschaftsweg ist für die Landwirtschaft notwendig, daher dauerhaft zu erhalten beziehungsweise eine zukunftsfähige Verlegung bei den Planungen zu berücksichtigen.

Für das Flurstück 6628/7 sieht das Bau- und Nutzungskonzept gemäß städtebaulicher Vertrag eine Erschließung vom Czernyring (Abbiegebeziehung Ein- und Ausfahrt) vor. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen, da dieses Grundstück ansonsten nicht mehr als erschlossen angesehen werden kann.

Die Anlage einer Kreuzung im Bereich Z2a/Z2b/C3 ist im Sinne einer angemessenen Verkehrserschließung für den fließenden Verkehr, aber auch insbesondere in Bezug auf die fußläufige Vernetzung der Baufelder vorzusehen. Auf den Baufeldern C3 und Z2a/Z2b/Z2c sind hohe bauliche Ausnutzungen möglich. Das Baufeld C3 wird eine Größe von circa 17.500 m² haben; aus Vermarktungsgründen ist hier eine Aufteilung des Baufeldes in zwei (C3-West und C3-Ost) vorzusehen. Jedes dieser Grundstücke bedarf einer eigenen und ausreichend dimensionierten Erschließung. Daher ist im Kreuzungsbereich Z2a/Z2b/C3-Ost eine weitere (signalisierte) Querung vorzusehen, die auch eine adäquate Erschließung des Baufeldes Z2b sicherstellt, die es bisher so nicht gibt. Diese Querung ist auch als fußläufige Vernetzung der Baufelder Z2 und C3 zwingend erforderlich (vergleiche Ziffer 2.4).

2.8. Zeichnerische Darstellungen

Die im Lageplan 1 enthaltene Rampe liegt innerhalb der Straßenfläche S XVIII und ist nur erforderlich, wenn der Straßenraum nicht vorher oder zeitgleich hergestellt wird. Diese provisorische Maßnahme sollte analog wie bei den Böschungen erläutert werden.

Die Eintragung „Baumbewuchs“ entlang des kurzen Gewanns ist nicht ausreichend. Hier sind die Baumstandorte im Bestand darzustellen, falls erforderlich auch der vorgesehene Ersatz durch die Planung.

2.9. Tangierende Planungen

Die Planung zum Bau der Straßenbahntrasse ist mit den Planungen zum Czernyring, zur Grünen Meile und zum Freiraum Bahnstadt West abzustimmen. Bestehende städtebauliche Verträge – hier insbesondere die Verträge mit der EGH, der Max-Jarecki-Stiftung und der Firma Glycotope – sind zu Grunde zu legen.

2.10. Weitere Abstimmungen

Die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (DSK) als Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg begrüßt das Vorhaben, weist jedoch darauf hin, dass insbesondere im Rahmen der baulichen Umsetzung intensiver Klärungs-/Abstimmungsbedarf gesehen wird, schwerpunktmäßig zu den Themen:

- Baulogistik,
- Andienung der Baustelle(n),
- Abstimmung der einzelnen Bauzeitenpläne der verschiedenen Maßnahmen und
- Baustelleneinrichtungsflächen.

3. Weiteres Vorgehen

Die diesem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegenden Pläne sind Genehmigungspläne, die erst nach einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss in eine baureife Ausführungsplanung umgesetzt werden.

Die unter Punkt 2 gemachten Anregungen und Änderungen sollen, soweit planfeststellungsrelevant, durch die rnv in das laufende Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium eingearbeitet werden.

Der bisherigen Planung liegt ein Kostenrahmen von 25.085.000 Euro netto zu Grunde (Stand März 2013 laut Investitionsplan HSB GmbH).

Auf Grundlage des Straßenbenutzungsvertrages ergibt sich ein städtischer Finanzierungsanteil, der derzeit noch nicht bezifferbar ist. Erst nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird der Gemeinderat über die Ausführungsplanung und damit auch über die Höhe der Kosten, die im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens von der Stadt Heidelberg zu tragen sind, entsprechend beraten und beschließen.

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 2		Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen.
QU 8		Kommunale Entwicklungszusammenarbeit unterstützen, globale Verantwortung leben.
SL 10		Barrierefrei bauen.
UM 4		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben.
MO 1-7		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern.
		Begründung: Der Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt ergänzt die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebildet. Der ÖPNV wird attraktiver und komfortabler und damit ein Umstieg vom motorisierten Verkehr auf den ÖPNV im neuen Stadtteil von Anfang an gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtslageplan West
02	Übersichtslageplan Ost