

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0141/2014/IV

Datum:
06.10.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Verkehr Bahnstadt

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	23.10.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	11.12.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen der Verwaltung bezüglich des Themas „Verkehr Bahnstadt“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Antrag 0040/2014/AN wurden Fragen zum "Verkehr in der Bahnstadt" an die Verwaltung gerichtet. Mit dieser Vorlage sollen die Fragen beantwortet werden.

Begründung:

Mit Antrag 0040/2014/AN wurden Fragen zum "Verkehr in der Bahnstadt" an die Verwaltung gerichtet. Mit dieser Vorlage sollen die Fragen beantwortet werden.

Vorangestellt sei die Richtigstellung der in der Anfrage angegebenen Kraftfahrzeugdichte in der Bahnstadt:

Zum 1. Januar 2014 waren beim Kraftfahrzeugbundesamt 706 Kraftfahrzeuge (Kfz) in der gesamten Bahnstadt gemeldet, darunter 608 Personenkraftwagen (Pkw). Zu diesem Zeitpunkt hatte die Bahnstadt 1.416 Einwohner. Daraus ergibt sich eine Kfz-Dichte von 499 je 1.000 Einwohner (bzw. eine Pkw-Dichte von 429 je 1.000 Einwohner). Die Kfz-Dichte liegt damit nur knapp über dem gesamtstädtischen Wert von 468 Kfz je 1.000 Einwohner.

Mit einigen Schreiben wurden weitere Fragen bezüglich dem Verkehrsgeschehen in der Bahnstadt an die Verwaltung gerichtet, diese werden aus Kapazitätsgründen in einer späteren Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt mit gesonderter Vorlage beantwortet.

Im Folgenden werden die Fragen von der Verwaltung beantwortet:

1. Maßnahmen zur Verbesserung der Fortbewegung zu Fuß, per Rad und per ÖPNV in der Bahnstadt und von/zur Bahnstadt

Die vom Gemeinderat 2007 beschlossene Rahmenplanung (vgl. Drucksache 0393/2007/BV) sieht als Zielvorgabe ein „engmaschiges und attraktives Netz für den Fußgänger- und Radverkehr vor“. Im aktuellen Ausbaustand der Erschließungsanlagen in der Bahnstadt wurden insbesondere die folgenden Anlagen bereits hergestellt:

- Anschluss der Bahnstadt an den Hauptbahnhof (Verlängerung Querbahnsteig, Park & Ride, beziehungsweise Park & Bike-Anlage).
- nahezu alle Straßen mit den entsprechenden Geh- und Wohnwegen im ersten Bauabschnitt, so zum Beispiel Langer Anger (bis Pfaffengrunder Terrasse), den Campus-Straßen und den Wohnwegen.
- Fertigstellung der Promenade mit Fuß- und Radweg (bis Pfaffengrunder Terrasse) inklusive Rampe zum Pfaffengrunder Feld
- Fuß- und Radwegebrücke über die Speyererstraße
- Fuß- und Radwege auf den ehem. sog. Zulaufstrecken in Richtung der Stadtteile Weststadt, Rohrbach und Kirchheim, zum Teil mit Beleuchtung
- Fuß- und Radwegeverbindung zum Stadtteil Pfaffengrund mit Anschluss an den bestehenden Radweg entlang des Diebsweges inkl. Beleuchtung.
- Verkehrsanlagen westl. der Pfaffengrunder Terrasse (Langer Anger,; Bautzenstraße, Simferopolstraße, Kumamotostraße)
- der 1. Bauabschnitt des Zollhofgartens (südlicher Teil)

Aktuell befinden sich folgende Maßnahmen in der Planung, Bauvorbereitung oder Bau:

- Zollhofgarten (2. Bauabschnitt)
- Kossel-, Nöther- und Jensenstraße im Campus
- Da-Vinci-Straße
- Gadamerplatz (Platzgestaltung)
- Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Straßenbahn von der Eppelheimer Straße in die Gründe Meile mit Weiterführung der Straßenbahntrasse über den Czernyring und Anschluss an die Linie 26 im Bereich Montpellierbrücke.

Direkt im Zusammenhang damit stehen:

- Um- und Ausbau des Czernyrings einschließlich Kreuzungsbereich an der Montpellierbrücke sowie Max-Planck-Ring
- die erforderlichen Schritte zum der Bau der Grünen Meile.
Der Baubeginn soll im 3. Quartal 2015 erfolgen, vorbereitende Maßnahmen bereits ab Frühjahr 2015.
- zu den Brücken in der Bahnstadt wird auf die Beschlussvorlage 0087/2013/BV verwiesen; aktuell ermittelt das beauftragte Planungsbüro die entsprechenden Angaben, die dann zeitnah, möglichst noch in 2014 den Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden sollen.

Zusammengefasst:

die in der Rahmenplanung Bahnstadt vorgesehenen Maßnahmen für Fußgänger und Radverkehr sowie des ÖPNV werden, soweit sie noch nicht hergestellt sind, mit hoher Priorität in die bauliche Umsetzung gebracht. Zu den einzelnen Planungen werden jeweils zeitaktuell die entsprechenden Vorlagen für die zuständigen Gremien erstellt. Darüber hinaus berichtet die DSK im Rahmen des Wirtschaftsplanes zum Treuhandvermögen Bahnstadt bzw. im Rechenschaftsbericht zweimal jährlich über den aktuellen Sachstand, so dass ein zusätzlicher jährlicher Bericht aus Sicht der Verwaltung entbehrlich ist.

Die Bahnstadt ist seit 2013 über die Promenade und eine Brücke über die Speyerer Straße an Rad- und Gehwege auf ehemaligen Gleisanlagen angebunden. Über diese Geh- und Radwege werden Rohrbach, West- und Südstadt sowie im Weiteren die Innenstadt gut erreicht. Diese Erschließung soll in den nächsten Jahren die vorrangig angebotene in die genannten Richtungen sein, dies erleichtert die Baumaßnahmen am Czernyring (Straßenbahn, Umbau Straße, Errichtung von Hochbauten in den Baufeldern zwischen Czernyring und Hauptbahnhof). Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs über die von der Stadt finanzierte Querbahnsteigverlängerung soll während dieser Bauzeit über den Czernyring hinweg gewährleistet werden.

2. Fußweg aus der Bahnstadt zur Czernybrücke

Die Fa. Aldi plant, während der Bauzeit von C5 (künftiges Einkaufszentrum) den derzeit dort befindlichen Markt in räumlicher Nähe weiterzuführen, um den Bahnstadt-Bewohnern auch während der Bauzeit eine Einkaufsmöglichkeit anbieten zu können.

In Frage kommt das unmittelbar angrenzende Grundstück des ehem. „PX“-Geländes; hierzu steht die Stadt in konkreten Ankaufsverhandlungen zur Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), mit dem Ziel, das Areal zur Jahresmitte 2015 zu übernehmen. Sobald sich der Verhandlungsstand hinreichend konkretisiert, wird die Verwaltung die entsprechende Vorlage zur Entscheidung in die Gremien bringen.

Die Stadt unterstützt die Fa. Aldi bei der Suche nach einem Standort für eine zeitlich eng befristete Zwischenlösung und hat die BImA vom Interesse der Fa. Aldi informiert. Aktuell führt die Fa. Aldi unter Beteiligung der Stadt Gespräche mit der BImA.

Sobald die Gespräche abgeschlossen sind, wird die Verwaltung prüfen, wie unter Einbeziehung der dann laufenden Erschließungsmaßnahmen zur Straßenbahn und Grünen Meile (s.o.) die Erreichbarkeit und Querung des „PX“-Geländes ausgestaltet werden kann.

3. Provisorische Maßnahmen am Czernyring zur Verbesserung der Nutz- und Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer

Im Abschnitt zwischen Güteramtsstraße und Speyerer Straße ist auf der Südseite ein Angebot für den Fußgänger und Radfahrer vorhanden (Gehweg, Radfahrer frei). Die Anbindung an die Speyerer Straße ist über die dort vorhandene Lichtsignalanlage vorhanden und sicher gestaltet.

Für die Zufahrt von Radfahrern von der Montpellierbrücke in die Bahnstadt ist vorgesehen, dem Radfahrer auf der nördlichen Seite des Czernyrings von der Montpellierbrücke bis zum Abzweig Max-Jarecki-Straße ein Angebot auf der Fahrbahn einzurichten. Dies soll in Form einer provisorischen Gelbmarkierung als Radfahrstreifen erfolgen. Die Planung ist mit der AG Rad abgestimmt.

Momentan sind ampelgesicherte Querungen des Czernyrings im Bereich der Montpellierbrücke, am Hauptbahnhof, am ehemaligen PX und an der Czernybrücke möglich. Erst mit Baubeginn der Straßenbahn und dem damit einhergehenden Straßenumbau werden die Querungsmöglichkeiten auf den neuen Stadtgrundriss angepasst.

4. Ebenerdige Fahrradstellplätze in der Bahnstadt

Für Investoren und Bauherren gelten zunächst die Bestimmungen der Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg, in der für Neubauten die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben ist (gemäß §§ 35, Absatz 4, Nr. 3 bzw. 38, Absatz 1, Nr. 13 LBO 2010), die auf dem Grundstück selbst nachzuweisen sind. Ergänzend dazu hat die Stadt Heidelberg einen "Handlungsleitfaden Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt" entwickelt. Die darin enthaltenen Ausführungen geben Investoren und privaten Bauherren eine Orientierung, wie sie mit der Erstellung von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten einen eigenen Beitrag zur „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ und damit auch für die Wohn- und Lebensqualität in der Bahnstadt insgesamt leisten können. (Anlage 1)

Eine rechtliche Handhabe zur Durchsetzung der Inhalte des Leitfadens existiert jedoch nicht.

In einem Bebauungsplan lassen sich aus städtebaulichen Gründen nach § 9 Absatz 1 Nr. 4 Baugesetzbuch Flächen für Nebenanlagen (wie Fahrradabstellanlagen) festsetzen. Eine derartige Festsetzung muss gegen andere Belange wie zum Beispiel die ausreichende Größe und die vielfältige Beispielbarkeit der Freiflächen im Quartier abgewogen werden und könnte lediglich der Flächensicherung dienen. Es lässt sich also auch aus planungsrechtlicher Sicht keine Verpflichtung ableiten, diese Fläche auch für Abstellanlagen zu nutzen.

5. Autoarme Quartiere in der Bahnstadt

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist für jede Wohnung gemäß Landesbauordnung ein geeigneter (notwendiger) Stellplatz herzustellen. Bei sonstigen baulichen Anlagen sind notwendige Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des ÖPNV ausreichen. Dies richtet sich nach der Verwaltungsvorschrift Stellplätze. Diese Regelung des § 37 Absatz 1 Landesbauordnung ist von der Baurechtsbehörde zwingend zu beachten. Es ist nicht zulässig, dass notwendige Stellplätze im Sinne des § 37 Absatz 1 Landesbauordnung erst nach Nutzungsaufnahme hergestellt werden. Bei allen in der Bahnstadt eingereichten Bauanträge werden die notwendigen Stellplätze einschließlich der für Fahrräder in der Baugenehmigung festgeschrieben und wurden auch von den Bauherren hergestellt.

Bei Neubauten ist hier keine Abweichung möglich. Eine etwaige andere künftige Rechtslage können wir nicht berücksichtigen. Wir sind nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung an die aktuelle Landesbauordnung gebunden.

In einem Bebauungsplan könnte eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung gemäß § 12 Absatz 6 Baunutzungsverordnung festgesetzt werden. Diese mengenmäßige Beschränkung dürfte aber nicht für das gesamte Baugebiet, sondern müsste für jedes Baugrundstück festgelegt werden. Außerdem sind gewichtige städtebauliche Gründe erforderlich, um die Zahl der Stellplätze einschränken zu können. Werden Parkgelegenheiten auf privaten Baugrundstücken eingeschränkt, ist dies regelmäßig eine erhebliche Erschwernis für den Bürger, dem ein berechtigtes Interesse an einer privaten Stellplatzmöglichkeit auf dem Grundstück oder in fußläufiger Entfernung zugestanden werden muss. Städtebauliche Gründe für eine Einschränkung der Stellplatzpflicht können in alten Stadtkernen mit kleinen Grundstücken, engen Straßen oder wenn die Baugrundstücke an festgesetzten Fußgängerzonen liegen anerkannt 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:
MO1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Fortbewegung zu Fuß und per Rad und in der Bahnstadt und von/zur Bahnstadt bei und fördern dadurch den umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr.
MO4	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Begründung: Die vorhandene Infrastruktur wird durch die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Dies ermöglicht eine einfachere, komfortablere und damit verbesserter Fortbewegung für den Rad- und Fußverkehr.
MO6	+	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die Förderung des Radverkehrs und der Wege zu Fuß gehen mit einer Reduzierung von Pkw-Fahrten einher. Das führt zur Verringerung der Belastung von Mensch und Umwelt durch den Pkw-Verkehr.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Handlungsleitfaden Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt