

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0268/2020/BV

Datum:
02.09.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Sickingenstraße (Abschnitt zwischen Römerstraße
und Im Bosseldorn)
hier: Zustimmung Vorentwurf**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	22.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Rohrbach	29.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt, des Bezirksbeirates Rohrbach und des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Sickingenstraße wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kostenschätzung aus dem Vorentwurf geht für die Maßnahme Sickingenstraße von Gesamtkosten in Höhe von 3,23 Millionen Euro aus. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung in einer Größenordnung von 0,9 Millionen Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) möglich (siehe Punkt 3.2 Kosten). Die weitere Planung und Realisierung wird bis zur Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen der mittelfristigen Finanzplanung und einer Neupriorisierung der Projekte zurückgestellt.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Sickingenstraße (Abschnitt zwischen Römerstraße und Im Bosseldorn) bedarf aufgrund der Grenzlage zur Konversionsfläche Mark-Twain-Village zahlreicher Anpassungsarbeiten, um einen Bestandsanschluss und die Abwicklung neuer Funktionen zu gewährleisten. Die Summe der Anpassungen sowie eine unzureichende Situation im Bestand führten zu einer Neuplanung der Sickingenstraße, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Begründung:

1. Anlass / Ziele Planung Sickingenstraße

Der westliche Abschnitt der Sickingenstraße zwischen der Römerstraße und Im Bosseldorn (im Weiteren als Sickingenstraße bezeichnet) ist eine wichtige West-Ost Verbindungsachse und Erschließungsstraße zahlreicher Wohnbereiche, eines Gewerbegebiets, des Logistikzentrums CNH GmbH sowie eines Nahversorgungszentrums. Entlang der Sickingenstraße verläuft ebenfalls die südliche Grenze der sich aktuell im Ausbau befindenden Konversionsfläche Mark-Twain-Village (MTV).

Mit einer Neuerschließung der Konversionsfläche MTV ändern sich auch die Rahmenbedingungen und Funktionen in der Sickingenstraße. Zukünftig wird als Verlängerung der Fabrikstraße die John-Zenger-Straße an die Sickingenstraße anschließen, welche eine zentrale Erschließungsachse des MTV bildet. Zudem wird eine neue Fahrradachse (Verlängerung der Brechtelstraße) die Sickingenstraße kreuzen. Auch in Verlängerung des Holbeinrings wird eine Zufahrt zum neuen Standort der Kriminalpolizeidirektion entstehen. Ebenfalls wird das ÖPNV-Angebot in Folge der Erschließung neu geordnet, sodass nach Fertigstellung der John-Zenger-Straße eine Buslinie über die Sickingenstraße geführt wird. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen wird voraussichtlich von ca. 9.200 Fahrten auf 12.200 Fahrten je 24 Stunden steigen.

Neben den neuen Anforderungen wird seit längerem die Bestandssituation in der Sickingenstraße diskutiert. Zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplanvorentwurf „Mark-Twain-Village West/Sickingenplatz“ wurde vom Stadtteilverein und Bürgern angeregt, die Sickingenstraße zu verbreitern, um ausreichende Fläche für Radfahrstreifen, Gehwege und Parkstreifen zu sichern. Bedingt durch die Gebietsentwicklung hat in den vergangenen Jahren der Anteil des Schwerverkehrs zugenommen. Auch wenn dieser objektiv betrachtet nicht überdurchschnittlich hoch ist (2,9% - Verkehrszählung September 2017), ist trotz beidseitig markierter Schutzstreifen das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer negativ beeinflusst. Unfälle, die mit den Schutzstreifen in Verbindung gebracht werden könnten, wurden in den vergangenen vier Jahren nicht verzeichnet. Im Rahmen der Anpassungsarbeiten soll die Gesamtsituation in der Sickingenstraße neu betrachtet werden.

Ziel der Planung ist eine den Anforderungen und dem Gebietscharakter entsprechende Neuaufteilung der Verkehrsflächen, wodurch eine adäquate Anbindung der Konversionsfläche an den Bestand möglich und das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrern verbessert wird.

2. Rahmenbedingungen

Die Ausbauplanung sieht zukünftig beidseitig ein separates Radinfrastrukturangebot vor, zudem wurde vom Gemeinderat (0139/2019/IV) der Arbeitsauftrag erteilt, zu prüfen, ob auf der nördlichen Seite der Sickingenstraße auch abschnittsweise Stellplätze realisiert werden können. Hier soll zudem die Anzahl von Baumstandorten maximiert werden.

Restriktiv wirkt sich auf die Planung der Verlauf einer am nördlichen Rand der Sickingenstraße gelegenen 110kV-Hochspannungsstromleitung der Stadtwerke Heidelberg, deren Verlegung aus wirtschaftlicher Sicht keine Verhältnismäßigkeit aufweist. Entsprechende Schutzräume sind daher zu beachten. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf potenzielle Baumstandorte und bestimmt indirekt die Aufteilung der anderen Verkehrsflächen. Die für den gesamten Verkehrsraum zu Verfügung stehende Breite beträgt 15,60m. Die Verbreiterung der

Sickingenstraße hat zur Folge, dass der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan angepasst werden muss.

3. Sickingenstraße - Vorentwurf

3.1. Die Straßenplanung und ihre positiven Auswirkungen

- Sicheres Gefühl auf dem Rad
Zukünftig wird auf beiden Seiten straßenbegleitend ein Radverkehrsangebot zu Verfügung gestellt, welches explizit für die Radfahrer bestimmt ist. Richtung Westen führt der Radweg hinter den vorgesehenen Kfz-Stellplätzen. In Kreuzungsbereichen, wo das größte Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr herrscht, werden Radfahrer an den Fahrbahnrand geführt, um Sichtkontakt herzustellen. Richtung Osten wird für Radfahrer ein Radfahrstreifen neben dem Gehweg bereitgestellt, welcher nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden darf.
- Sicheres Querungsangebot
Auf Höhe des Knotenpunkts Fabrikstraße/John-Zenger-Straße und der zukünftigen Radachse werden Mittelinseln als Querungshilfe angeboten. Gleichzeitig wirken diese Geschwindigkeitsdämpfend, da hierdurch die Geradlinigkeit der Straßenführung unterbrochen wird, auch wenn zukünftig in der Sickingenstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h vorgesehen ist.
- Klima verbessern:
Insgesamt 19 neue Baumstandorte können mit der neuen Planung realisiert werden. Bäume sind ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz und werten den Straßenquerschnitt auf.
- Attraktiver öffentlicher Nahverkehr
Zukünftig wird in der Sickingenstraße eine Buslinie mit einem Haltepunkt je Richtung geführt, wodurch die Erschließungsqualität im Gebiet verbessert wird. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebildet und ermöglichen allen Verkehrsteilnehmern einen barrierefreien Zugang zum öffentlichen Nahverkehr.

Entsprechend dem Bebauungsplan Holbeinring (2012) bildet die südliche vordere Gehwegkannte der Sickingenstraße die Planungsgrenze, da hier keine Funktionsänderung vorgesehen ist. Um die Kosten der Maßnahme zu begrenzen, werden die Borde auf der südlichen Seite belassen. Die bestehenden Senkrechtstellplätze bleiben damit erhalten. Die versiegelten Flächen der Stellplätze werden aber mit 12 neuen Baumstandorten klimatisch aufgewertet.

3.2. Kosten

Die Maßnahmenkosten für das Projekt belaufen sich auf Basis einer Kostenschätzung auf 3,23 Millionen Euro und teilen sich auf in 2,58 Millionen Euro Bruttobaukosten und 0,65 Millionen Euro Baunebenkosten (Planung und Gutachten). Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, kann die Maßnahme in einer Größenordnung von 0,9 Millionen Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) teurer werden. Die Planung / der Umbau der Sickingenstraße ist zeitlich koordiniert mit den Planungen und Umbauten der inneren Erschließungsstraßen der Konversionsflächen. Im Gegensatz zu der inneren Erschließung der Konversionsflächen wird der Umbau der Sickingenstraße über den städtischen Haushalt finanziert. Planung und Bau sind daher von der Bereitstellung finanzieller Mittel abhängig. Aufgrund der aktuell nicht abschätzbaren Haushaltsentwicklung kann bis auf Weiteres keine Aussage zu der mittelfristigen

Finanzierung des Projektes getroffen werden, weshalb die weitere Planung und Realisierung zurückgestellt wird. Zu gegebener Zeit wird zur Umsetzung der Maßnahme auf Basis einer vertieften Planung eine Maßnahmengenehmigung eingeholt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert.

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:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Durch die Neuplanung der Sickingenstraße wird zum einen ein Bestandsanschluss an die sich im Ausbau befindende Konversionsfläche MTV sichergestellt. Zum anderen wird die Infrastruktur an neue Gegebenheiten wie beispielsweise neue Bustrasse angepasst. Ziel/e:
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: In der Sickingenstraße wird eine eigenständige Radinfrastruktur geschaffen und so das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert, so dass die Nutzung des Rads für eine Vielzahl von Nutzern attraktiver wird. Zudem entstehen in der Sickingenstraße zwei neue barrierefreie Bushaltestellen, wodurch die Erschließungsqualität des ÖPNV verbessert wird. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch die Bereitstellung richtig dimensionierter Flächen für den Fuß- und Radverkehr wird der umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Verkehr in dem Bereich gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Vorentwurf Sickingenstraße