

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0127/2021/BV

Datum:

15.06.2021

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße
zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum/
Henkel-Teroson-Straße**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	23.06.2021	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.06.2021	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	22.07.2021	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

0127/2021/BV

00322607.doc

...

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Bahnstadt empfiehlt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Vorplanung der Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum/Henkel-Teroson-Straße gemäß der vorgeschlagenen Variante mit Radfahrstreifen wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Gesamtkosten Ausbau der Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Str. und Fachmarktzentrum (Kostenschätzung)	10,1 Mio.
- Ausbau westlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum (Ausbauphase 1)	4,0 Mio.
- Ausbau östlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum (Ausbauphase 2)	6,1 Mio.
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none">Mittel aus Förderprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVfG) werden beantragt. Einnahmen können noch nicht beziffert werden.	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">Ansatz im Treuhandvermögen Bahnstadt für den Ausbau der Eppelheimer Straße (westlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum)	4 Mio.
<ul style="list-style-type: none">Finanzierung in künftigen Haushaltsplänen über Finanzierungsanteile der Stadt – vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Beschlussfassung über die entsprechenden Haushaltspläne der Stadt und Wirtschaftspläne des Treuhandvermögens	6,1 Mio.
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none">Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Aufgrund geänderter verkehrlicher Funktionen und Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sowie der geplanten angrenzenden Baufelderschließung (Anpassung der Straßengradiente und umfangreiche Leitungsverlegungen) wird der Straßenraum der Eppelheimer Straße im genannten Abschnitt gemäß der vorgelegten Variante umgebaut.

Begründung:

1. Anlass

Durch die städtebauliche Entwicklung der Bahnstadt mit rund 6.800 Bewohnern/-innen und 6.000 Arbeitsplätzen entstehen erhebliche Quell- und Zielverkehre. Diese werden nicht nur mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, per Fahrrad, mit dem ÖPNV), sondern auch mithilfe des Autos (MIV: motorisierter Individualverkehr) abgewickelt werden. Dafür ist es erforderlich, ein hierarchisches Straßennetz aufzubauen beziehungsweise das vorhandene entsprechend anzupassen.

Die Eppelheimer Straße ist und bleibt die Hauptverkehrsstraße im Norden der Bahnstadt, jedoch mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Anbindungen an die nördlichen und südlichen Quartiere. Des Weiteren werden die abschnittsweise vorhandenen Fuß- und Radverkehrsanlagen dem heutigen Stand der Technik in Teilen nicht mehr gerecht. Ferner wird durch die Auflösung der ehemaligen Straßenbahntrasse eine bauliche Anpassung der Eppelheimer Straße erforderlich.

Darüber hinaus ist für die anstehende Vermarktung der nördlichen und südlichen Baufelder eine funktionsfähige, aber auch gestalterisch ansprechende Verkehrsinfrastruktur (z.B. Baumpflanzungen) zu schaffen und die notwendigen Leitungsverlegungen zur Baufeldfreimachung in den Umbau zu integrieren.

2. Erläuterung der Planung

Für den rund 770 Meter langen und zwischen 21,45 Meter und 24,75 Meter breiten Straßenabschnitt wurde eine Variantenuntersuchung auf Basis eines dreistreifigen Querschnitts durchgeführt. Als Grundlage zur Bemessung der Leistungsfähigkeit dienten die Daten des neu aufgestellten Prognosemodells der Stadt Heidelberg mit dem Zielhorizont 2035. Ergänzend zu dem Berechnungsverfahren wurde auch eine Verkehrssimulation durchgeführt.

Neben der Sicherstellung eines separaten Radangebotes lag ein weiterer Schwerpunkt auf der Gliederung und Gestaltung des Straßenraumes mit Bäumen unter Berücksichtigung der bestehenden Baumstandorte und einem guten Querungsangebot insbesondere für Fußgänger.

Die Vorzugsvariante sieht einen dreistreifigen Umbau der Eppelheimer Straße vor. Je Richtung gibt es – wie im Bestand – einen Fahrstreifen. Die Linksabbiegestreifen werden im Wechsel in der mittleren Spur organisiert. Der ruhende Verkehr wird zukünftig ausschließlich auf den privaten Grundstücken abgewickelt. Dies ist bereits heute weitestgehend so und wird sich bei der Entwicklung der Baufelder fortsetzen.

Die Eppelheimer Straße ist in ihrem Querschnitt zweigeteilt: Westlich des zukünftigen Morataplatzes werden die Gebäudekanten gemäß Rahmenplan bis an die Gehweghinterkante heranrücken. Östlich des Morataplatzes wird auf privater Fläche ein Abstand von durchschnittlich 5 Meter bis zur Gebäudeflucht freigehalten. In diesem privaten Bereich stehen bereits Bäume, die baurechtlich gesichert sind. Dieses Prinzip soll fortgesetzt und durch neue Baumpflanzungen nördlich und südlich der Eppelheimer Straße ergänzt werden. Im westlichen Bereich wurde mit

der Vorzugsvariante und der Leitungscoordination eine Lösung gefunden, die im öffentlichen Straßenraum seitliche Baumpflanzungen möglich macht. In Ergänzung zu den in weiten Teilen möglichen Baumstandorten in der Mittelachse dieses Straßenabschnittes kann so ein qualitativvoller öffentlicher Straßenraum geschaffen werden, dessen Bäume und unversiegelte Flächen sich positiv auf das Mikroklima auswirken.

Die Eppelheimer Straße muss als Hauptverkehrsstraße ein separates Angebot für Radfahrer aufweisen. Es ist vorgesehen, die Radfahrer entlang der Eppelheimer Straße auf 1,85 bis 2 Meter breiten Radfahrstreifen zu führen. Radfahrer können sich als Linksabbieger direkt vor den Knoten auf die Linksabbiegespur mit integriertem Radschutzstreifen einordnen. Die Variante der Anlage von Radwegen wurde untersucht, jedoch verworfen, weil in diesem Abschnitt die Begreifbarkeit des Straßenentwurfs durch eine niveauechselnde Radführung an Knoten und Zufahrten leiden würde und die Linksabbiegebeziehungen im Gesamtentwurf planerisch/ baulich nicht zufriedenstellend zu lösen wären. Die verkehrliche Sicherheit wird dadurch geringer eingeschätzt.

Außerdem ermöglicht die gewählte Bordsteinlage die Neuorganisation der umfangreichen Leitungspakete (beidseits je 110kV-Starkstrom, Gashochdruckleitung, Fernwärmeleitung sowie die gängigen Ver- und Entsorgungsleitungen für Strom, Wasser, Abwasser, Telekom, Lichtsignalanlagen) bei gleichzeitiger Pflanzung von Bäumen im öffentlichen Straßenraum. Mit dieser Querschnittsaufteilung ist das Pflanzen von Bäumen im öffentlichen Straßenraum und von Grünstreifen im östlichen Teil entlang des Gehweges möglich. Die genaue Ausdehnung der Grünstreifen ist abhängig von der Baufeldentwicklung und wird gegebenenfalls im weiteren Verlauf der Planung angepasst.

Die verkehrliche Erschließung der nördlich und südlich gelegenen Quartiere erfolgt über die dargestellten Anschlussstraßen. Soweit notwendig werden die Knotenpunkte signalisiert. Am Knoten Eppelheimer Str./Baumarkt wird geprüft, ob die Einrichtung eines Kreisverkehrs möglich ist. Fußgängerquerungen sind vorgesehen und werden gegebenenfalls im weiteren Verlauf den Bedürfnissen der Baufeldentwicklung angepasst. Separate Anlagen für Radverkehr aus und in die anschließenden Straßen sind aufgrund der Geschwindigkeitsregelung von Tempo 30 km/h nicht erforderlich und vorgesehen.

Gegenüber der Rahmenplanung führt die vorliegende Planung im Baufeld ED7 und ED3.1 zu einer leichten Verschiebung der Baufeldgrenze um 0,5 Meter entlang der südlichen Straßenseite.

Der geplante Vorentwurf für diesen Abschnitt schließt an den bereits gebauten westlichen Anschluss und den östlich noch umzusetzenden Knotenpunkt Eppelheimer Straße/ Da-Vinci-Straße an. Im Westen wird die Höhenlage der Straße auf das westlich anschließende Niveau angehoben. Die abgehende Verbindungsstraße zum Knoten Eppelheimer Straße/ Diebsweg wird in ihrer Lage und Höhe den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Planung wurde bereits mit der AG Rad besprochen und abgestimmt. Die Besprechung mit dem bmb wurde bereits durchgeführt.

3. Kosten

Die Maßnahmenkosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf Basis einer Kostenschätzung auf etwa 10,1 Millionen Euro. In diesen Kosten sind insgesamt rund 2,0 Millionen Euro Baunebenkosten (Planung, Bauleitung und Gutachten) enthalten. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung von bis zu 3,0 Millionen Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur 2,0 Millionen Euro und Unvorhersehbares mit einem Kostenansatz etwa 1,0 Millionen Euro brutto) möglich.

Dieser Straßenabschnitt ist Teil der bereits in das Förderprogramm des Landes aufgenommenen Maßnahme „Querspange Süd“, die sich vom Anschluss Rittel bis zur Hebelstraßenbrücke erstreckt. Fördermittel aus dem Programm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden beantragt.

Für den Umbau der Eppelheimer Straße sind im Treuhandvermögen der Bahnstadt Mittel in Höhe von rund 4 Millionen Euro eingestellt. Bei dem Ansatz wurden nur die im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Heidelberg-Bahnstadt erforderlichen und anteilig der Bahnstadtentwicklung zuzurechnenden Aufwendungen abgebildet. Darüber hinaus hat die Eppelheimer Straße eine gesamtstädtische Bedeutung, so dass anteilig auch ein Teil der Baukosten grundsätzlich dem städtischen Haushalt zuzurechnen und damit aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren ist.

Der Zeit- und Maßnahmenplan Bahnstadt sieht gegenwärtig den Bau in den Jahren 2024 bis 2026 vor. Im Zusammenhang mit den Haushaltsberatungen der künftigen Jahre wird zu entscheiden sein, ob ergänzend zum Budget des Wirtschaftsplans ein städtischer Finanzierungsanteil eingeplant werden kann.

Vorbehaltlich einer entsprechend zu beschließenden Maßnahmengenehmigung ist eine Finanzierung der ersten Ausbauphase in Höhe des im Treuhandvermögen gebildeten Ansatzes sichergestellt. Damit kann unabhängig vom städtischen Haushalt planmäßig mit der ersten Ausbauphase begonnen werden, in dieser der westliche Abschnitt der Eppelheimer Straße (Höhe Fachmarktzentrum) entsprechend der Planungen hergestellt wird.

4. Weitere Vorgehensweise

Der Vorentwurf der Eppelheimer Straße in diesem Abschnitt basiert auf den verkehrlichen Bedürfnissen. Anpassungen in den Bereichen der Anschlussstraßen/ Zufahrten können aufgrund städtebaulicher und verkehrstechnischer Entwicklungen entstehen. Dies gilt insbesondere für das Baufeld E4.3 - Telekom und Baufeld E4.1 und E4.2.

Mit dem Abschluss des Vorentwurfs sollen die weiteren Planungsphasen erarbeitet werden. Da die Maßnahme in direkter Abhängigkeit zu der Entwicklung der Baufelder ED6.2, ED7 und ED3.1 steht, muss die Bearbeitung des Projektes zügig erfolgen. Die angesprochenen Leitungsverlegungen sind aufwändig und haben eine Vorlaufzeit von gut 2 Jahren. Der früheste Baubeginn ist nach derzeitigem Stand des Zeit- und Maßnahmenplans Bahnstadt mit Vorlaufzeiten für Maßnahmengenehmigungen, Ausschreibungen plus Vergaben, Materialbestellungen Stadtwerke Heidelberg ab Ende 2024 möglich.

Für die Umgestaltung der gesamten Eppelheimer Straße verbleibt somit noch der abschließende Abschnitt zwischen Da-Vinci-Straße und Czernyplatz. Die Planungen für diesen Abschnitt laufen separat. Dessen bauliche Umsetzung und Finanzierung ist dann zu gegebener Zeit mittels Maßnahmengenehmigung gesondert zu beschließen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wurde mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert und wird im weiteren Planungsprozess weiterhin erörtert 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	+	Umwelt-, stadt-, sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit der Planung beidseitiger Radfahrstreifen, Gehwege und Fahrstreifen inkl. Haltestellen für Bus Moonliner wird die Grunderschließung sichergestellt. Ziel/e:
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Umgestaltung und Neuaufteilung des Straßenraums durch Entfall der Straßenbahnachse und Neu-/ Umverlegung von Versorgungsleitungen im westlichen Abschnitt Ziel/e:
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Mit dem Vorentwurf werden im Mittelstreifen sowie im westlichen Abschnitt zusätzlich Baumstandorte zu den vorhandenen Grünstrukturen geschaffen. Im östlichen Abschnitt ab Bereich Agnesistraße werden Grünstreifen als Straßenbegleitgrün vorgesehen.

2. Kritische Abwägung

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan A3 Vorentwurf Eppelheimer Straße
02	Regelquerschnitte Eppelheimer Straße