

# 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

### Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 11. Oktober 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zu stimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	23.06.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.06.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	22.07.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	22.09.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	17.11.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	09.12.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

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

**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.

## Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 23.06.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 23.06.2021

### 3 Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum / Henkel-Teroson-Straße Beschlussvorlage 0127/2021/BV

Frau Sauer, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement und Frau Keuchel, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, stellen anhand einer Präsentation (Anlage 03 zur Drucksache 0127/2021/BV), die Umgestaltung der Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum / Henkel-Teroson- Straße vor.

#### Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Driver-Polke, Stellvertretender Kinderbeauftragter Dr. Schmidt, Bezirksbeirat Hauck, Bezirksbeirat Dr. Berschin, Bezirksbeirätin Engelhart, Bezirksbeirat Dr. Barz

#### Folgende Anregungen werden im Verlauf der Aussprache vorgebracht:

- Ob ein Radfahrstreifen oder ein Radweg auf Gehweg-Niveau zu bevorzugen sei, wird kontrovers diskutiert.
- Der Radfahrstreifen werde für Kinder nicht als sicher erachtet. Die Alternativ -Route über die Promenade sollte aber nicht noch weiter belastet werden, da aufgrund der vielen Kinderspielplätze Konflikte befürchtet werden. Ein Radweg in der Eppelheimer Straße würde daher bevorzugt.
- Der Kreisverkehr am Bauhaus werde begrüßt.
- Man solle nicht zu viele Ampeln errichten (Problem Czernyring).
- Die Lichtsignalanlage in der Agnesistraße könne man in der Planung zurückstellen, es funktioniere dort problemlos auch ohne Ampel mit der Fußgängerquerung.
- Am Knotenpunkt des Kinos werden Konflikte mit der geplanten Radachse / Radbrücke und den Tiefgaragenausfahrten des Kinos und des Scheck-In befürchtet. Dort sei künftig eine wichtige Radachse. Vielleicht könne man am Baufeld E2 einen U-Turn unterbringen, so dass der Verkehr von Ost nach West über den U-Turn indirekt zum Scheck-In fahren könne. Dies könnte das Problem an der Da-Vinci Straße mit der Radachse lösen.
- Auch aktuell gebe es dringenden Handlungsbedarf im Bereich des Kinos und der Da-Vinci-Straße. Bis vor kurzem habe es baustellenbedingt eine Mittelinsel gegeben, die nun jedoch nicht mehr existiere. Seitdem komme es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Hier müsse dringend eine provisorische Lösung gefunden werden.

- Die Straße „Langer Anger“ könne umgewidmet werden, so dass, wie auf der „Grünen Meile“ ein Fahrradweg eingezeichnet werden könne. Die Straße „Langer Anger“ befinde sich zwischen einer Spielstraße und einem Gewerbe, deshalb biete sich dort eine Zone 20 km/h an.
- Die Andienung der Baufelder durch Querstraßen solle so sparsam wie möglich erfolgen.
- Querstraßen könnte man als Spielstraßen widmen.

Folgende Fragestellungen werden an die Verwaltung gerichtet:

- Sei es rechtlich möglich, dass in den Querstraßen die Einfahrt in die Tiefgaragen spätestens nach 30 m erfolge? So könne der Individualverkehr aus der Mitte der Bahnstadt ferngehalten werden.
- Die Planung müsse, wie erklärt worden sei, wegen der Arbeiten der Stadtwerke so früh vorgenommen werden. Welche Veränderungsmöglichkeiten gebe es noch?
- Wie sei der Stand an der Anschlussstelle „Rittel“, dem Autobahnanschluss? Die Eppelheimer Straße solle vorwiegend genutzt werden, um schnell auf die Autobahn fahren zu können. An welchen Knoten würde der „Rittel“ anschließen?

Die Verwaltung nimmt wie folgt zu den Fragen Stellung:

- Die Zufahrten zu Tiefgaragen und die Andienung der Baukörper wolle man aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen nicht zulassen. Die Baublöcke die noch entstehen würden, wolle man über die Stichstraßen erschließen lassen. Investoren seien in der Pflicht, die Andienung auf ihren Flächen zur Verfügung zu stellen, damit der öffentliche Raum von diesen Vorgängen freigehalten werden könne. Tiefgaragenzufahrten platziere man nicht zu dicht an Einfahrten, weil dies zu Konflikten am Knoten in der Eppelheimer Straße führen würde. Man könne darauf achten, nicht bis zur „Grünen Meile“ zu gehen. Im Areal Telekom des Rahmenplans, gebe es beispielsweise eine innere Erschließung mit zentraler Zufahrt.
- Die Planung sei in Hinblick auf die einzelnen Knotenpunkte anpassbar. Über die Straßenraumaufteilung und den Lageplan müsse heute abgestimmt werden. Alle Projekte, die sich in diesem Bereich entwickeln, auch außerhalb der Eppelheimer Straße, betrachte man in Zusammenhang mit der möglichen verkehrlichen Erschließung. Dies hänge auch von der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplanes ab.

- Der „Rittel“ sei Thema im Verkehrsentwicklungsplan, verschiedene Szenarien würden derzeit berechnet. Die Maßnahmen mit der besten Wirkung in Hinblick auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit würden miteinander kombiniert. In der Planung habe man mit einem direkten Anschluss an den „Rittel“ geplant, denn falls dieser käme, hätte dies Auswirkungen auf das Verkehrsnetz. Der Anschluss „Rittel“ liege direkt an der A 656, Verlängerung B 37. An der B 37 werde in der Planung, ein Vollknoten entstehen, so dass alle Fahrbeziehungen in diesem Bereich möglich seien und man auch an dieser Stelle eine direkte Anbindung von der Bahnstadt nach Wieblingen habe. Die Henkel-Teroson-Straße werde, wo sie heute abknickt, gerade über die Gleise geführt werden.

Die Verwaltung gibt folgenden Ausblick:

- Ein Radfahrstreifen ermögliche den Radfahrern, die dem Autoverkehr im Tempo ähnlich seien, das unproblematische, flüssige Linksabbiegen im Verlauf der Straße und benötige kaum Lichtsignalanlagen. Die Einrichtung eines Radweges verhindere zudem die Realisierung der Baumbepflanzung im westlichen Bereich.
- Gebe es künftig eine gravierende Abweichung von dem Vorentwurf, werde der Bezirksbeirat Bahnstadt darüber informiert.

Nach dieser ausführlichen Aussprache stellt die Vorsitzende den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

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

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

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung  
*Ja 3 Nein 1 Enthaltung 4*

## Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.06.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.06.2021

### 2.1 Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum / Henkel-Teroson-Straße Beschlussvorlage 0127/2021/BV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und übergibt das Wort an Herrn Mayer von der Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH, der einen Vortrag zum Thema hält. Im Anschluss übergibt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain das Wort an Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement, die zum Thema „Radfahrstreifen entlang der Eppelheimer Straße“ vorträgt.

Stadtrat Rothfuß begründet im Anschluss den als Tischvorlage verteilten **Antrag** der **Bündnis 90/Die Grünen** (Anlage 05 zur Drucksache 0127/2021/BV).

Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegeführung auf 2,30m und - wo möglich - die bauliche Abtrennung vom MIV.

#### Bei der Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Eckert, Stadtrat Föhr, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Wetzel, Stadträtin Heldner

#### Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Das Leitungsnetz, das auf einer der Folien der Präsentation von Frau Keuchel gezeigt wurde, sei kaum zu erkennen. Es solle ein Plan vorgelegt werden, auf dem man erkennen könne, wie die Leitungen verlaufen, um nachvollziehen zu können, ob durch eine geänderte Leitungsverlegung Probleme bei der Pflanzung von Baumreihen gelöst werden könnten.
- Haben die Bäume Anschluss an das Erdreich? Ist es notwendig an der Straße drei Baumreihen zu pflanzen oder könnte man zugunsten eines breiteren Radweges auf eine Baumreihe verzichten oder aber die Breite des Grünstreifens um 30 Zentimeter reduzieren?
- Der Autoverkehr sei in den letzten zwanzig Jahren in Heidelberg rückgängig. Die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen seien veraltet. Die Verkehrswende werde weitergehen. Angestrebtes Ziel sei ein Drittel weniger an Straßenverkehr.
- In dem Bereich sei nicht zu erwarten, dass sich das jetzige Verkehrsaufkommen aufgrund der Gewerbeansiedlungen auf nur noch zwei Drittel des jetzigen Standes reduzieren werde.
- Es werde nicht befürwortet, den Radverkehr auf Straßenniveau zu bringen. Radwege sollen parallel zum Gehweg gebaut werden.
- Welche Folgen hätten die Forderungen aus dem Antrag der Bündnis 90/Die Grünen auf den Planungsprozess?
- Die Fußgängerquerungen sollen so gestaltet werden, dass die Straße nicht in einem Zug überquert werden müsse. Stellenweise werde eine Fahrbahnbreite von 3,25 Metern angegeben. Bei vergleichbaren Straßen liege die Breite bei drei Metern. Man könne hier durchaus 0,5 Meter wegnehmen. Ampeln seien nur dann notwendig, wenn

die Straßenbahnen kommen. Ansonsten regeln die Verkehrsteilnehmenden untereinander den Verkehrsfluss viel besser. Die Bäume sollten so platziert werden, dass sie keine Sichthindernisse vor allem in den Einmündungsbereichen darstellen.

- Bei einer Abwägung sollte man Bäume gegenüber Pflanzstreifen bevorzugen, da Pflanzstreifen einen weitaus höheren Pflegebedarf verursachen würden.
- Warum hat keine Beteiligung des Bezirksbeirats Pfaffengrund stattgefunden?
- Wie kommt der enorme Kostenunterschied zwischen der östlichen und der westlichen Seite zustande?
- In der Bahnstadt könne unmöglich auf Bäume verzichtet werden. Es sei unabdingbar, dass jeder Baum, der geplant worden sei, auch gepflanzt werde.
- Man sollte in der Praxis testen, ob die Kreuzungen beampelt werden müssen. Nicht immer führen Ampeln zu einem flüssigeren Verkehr.
- Das Verkehrsaufkommen müsse unbedingt reduziert werden.
- Es solle auf keinen Fall Bäume oder Grünflächen für einen breiteren Radweg wegfallen.
- Bäume seien im Bereich, wo der Radweg schmaler geplant worden ist, ausreichend vorhanden. Hier wäre eine Verbreiterung des Radwegs zu Ungunsten einer Baumreihe zu verantworten. Der Radweg sollte grundsätzlich überall gleich breit sein.
- Wäre es möglich aus finanziellen Gründen jetzt erst mit dem Bauabschnitt 1 und erst in vier Jahren mit dem nächsten Bauabschnitt zu beginnen?

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain erläutert, dass der Leitungsplan nur zur Verdeutlichung diene, dass im alten Straßenverlauf sehr viele Leitungen liegen. Ein Plan in höherer Auflösung könne bei Bedarf aber gerne zur Verfügung gestellt werden.

Frau Keuchel führt aus, dass die Bäume alle über direkten Anschluss an das Erdreich verfügen. Eine Verbreiterung des Radweges ginge zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Die Anregungen und Vorschläge werden mitgenommen und in einen Abwägungsprozess gebracht. Eine Verbreiterung der Radspur auf 2,30 Meter würde bedeuten, dass auf dem östlichen Teil die Pflanzbeete und im westlichen Teil die Baumstreifen wegfallen müssten. Sie gibt zu bedenken, dass der drei Meter breite Gehweg gerade ausreiche, um die Versorgungsleitungen unterzubringen. Die Sichtverhältnisse seien geprüft worden. Durch die Bäume entstehen keine Sichtbehinderungen. Bäume müssen mit einem Mindestabstand von vier Metern zu Gebäuden gepflanzt werden.

Die Verringerung der Fahrbahnbreite auf drei Meter sei nur dort realisiert worden, wo zwei Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung stehen. Im vorliegenden Fall habe man jedoch nur einen Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung. Deshalb sei man bei der Planung bei 3,25 Metern geblieben. Nur an einer Stelle sei man bei der Planung auf drei Meter Fahrstreifenbreite gegangen, um die Baumpflanzung hinzubekommen. Der westliche Abschnitt sei deswegen teurer, weil hier das Niveau angepasst werden müsse und damit der Bauablauf aufwändiger sei. Das Projekt werde voraussichtlich erst Ende 2024 in die Bauphase gehen. Der nächste und wahrscheinlich auch der übernächste Haushalt wären demnach nicht betroffen. Eine bereits jetzt beschlossene Planung sei jedoch vonnöten, damit die Stadtwerke mit ihrer Leitungsplanung beginnen können.

Herr Mayer ergänzt, dass es wichtig sei, dass Querschnittsveränderungen nicht punktuell diskutiert werden sollten, sondern linienhaft über den gesamten Planungsbereich abgebildet werden müssten. Das Verkehrsaufkommen, das mithilfe des Verkehrsmodells der Stadt für den Kraftfahrzeug-Verkehr beziffert worden sei, sei gegenüber älteren Prognosen rückläufig. Die alternativen Verkehre seien berücksichtigt worden. Der Trend, dass der innerstädtische Kraftfahrzeug-Verkehr perspektivisch gegenüber den anderen Verkehrsarten rückläufig sein müsse, sei ebenfalls beachtet worden. Die für den Kraftfahrzeug-Verkehr abgebildete Dreistreifigkeit sei ein Minimalangebot für eine Straße dieser Bedeutung. Die Abbiegespuren seien so gestaltet, dass sie die Hauptrichtungen nicht blockieren.

Stadtrat Rothfuß konkretisiert im Anschluss den als Tischvorlage (Anlage 05 zur Drucksache 0127/2021/BV) verteilten **Antrag** von **Bündnis 90/Die Grünen (Änderungen fett gedruckt)**.

Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegführung auf **möglichst 2,30m insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete** und - wo möglich - die bauliche Abtrennung vom MIV.

Stadtrat Michelsburg stellt im Rahmen der Diskussion folgenden **Antrag**:

Der Radweg soll westlich des Morata-Platzes in dem Abschnitt, in dem er mit einer Breite von 1,85 Metern geplant ist, zulasten einer geplanten Baumreihe auf 2,30 Meter verbreitert werden.

Im Anschluss lässt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den Antrag von Stadtrat Michelsburg abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt 03:05:06**



Danach lässt er über den konkretisierten **Antrag** von Bündnis 90/Die Grünen abstimmen (Änderungen fett gedruckt).

Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegführung auf **möglichst 2,30m insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete** und - wo möglich - die bauliche Abtrennung vom MIV.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:04:00**

Abschließend lässt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain über die Beschlussvorlage abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen 11:00:04**

**Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität:**

***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.***

**Zusätzlich ergeht die folgende Änderung:**

***Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegführung auf **möglichst 2,30m insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete** und - wo möglich - die bauliche Abtrennung vom MIV.***

**gezeichnet**  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en  
*Ja 11 Nein 00 Enthaltung 04*

## Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021

### 19 Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum/Henkel-Teroson-Straße Beschlussvorlage 0127/2021/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ruft die Beschlussvorlage zusammen mit den aus dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.06.2021 beschlossenen Änderungen auf.

Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbereiterung der Radwegeführung auf möglichst 2,30 m, insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete und – wo möglich – die bauliche Abtrennung vom MIV.

Er teilt mit, dass sich aufgrund der Änderungen, Kostensteigerungen ergeben werden. Es sei zum Beispiel nicht klar, ob bei einer geänderten Gehwegbreite alle Kanalabschlüsse so verbleiben könnten wie in der Ursprungsplanung angenommen. Daneben sei im Haushalt auch kein Geld dafür eingestellt. Er stellt sich die Frage nach der Dringlichkeit der Maßnahme.

Stadtrat Rothfuß widerspricht dieser Aussage, da sich die Radwegverbreiterung auf 2,30 m ausschließlich in Richtung Fahrbahnbreite ausdehnen solle, die Anschlüsse somit nicht betroffen seien.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt, dass es auch um Bordsteinabsenkungen gehe. Es entsteht eine kurze Diskussion über die aktuelle Ausführung und wie die Straße nach der Umgestaltung aussehen werde und welche zusätzlichen Kosten aufgrund der beschlossenen Änderungen entstehen können.

Stadtrat Dr. Gradel stellt daraufhin den **Geschäftsordnungsantrag:**

die Vorlage in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität zurück zu verweisen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner lässt über den Antrag abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 19:17:0 Stimmen**

Aufgrund des Abstimmungsergebnisses wird die Vorlage nochmals in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität verwiesen.

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** verwiesen in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

## **Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.09.2021**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.09.2021

### **10 Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Str. und Fachmarktzentrum/Henkel-Teroson-Straße Informationsvorlage 0127/2021/IV**

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain teilt vor Beginn der Sitzung mit, dass der Tagesordnungspunkt von der Tagesordnung abgesetzt werden müsse, da die Ergebnisse des Sicherheitsaudits für die verschiedenen Varianten, die Auswirkungen auf das Ergebnis der Vorlage haben könnten, noch nicht vorliegen.

**gezeichnet**  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

## **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

qualitätsvoller 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 Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes 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:
M01	+	Umwelt-, stadt-, sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Mit der Planung beidseitiger Radfahrstreifen, Gehwege und Fahrstreifen inkl. Haltestellen für Bus Moonliner wird die Grunderschließung sichergestellt.
M04	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Umgestaltung und Neuaufteilung des Straßenraums durch Entfall der Straßenbahnachse und Neu-/Umverlegung von Versorgungsleitungen im westlichen Abschnitt <b>Ziel/e:</b>
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben <b>Begründung:</b> 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
03	Präsentation im Bezirksbeirat und im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Verkehr
04	Präsentation Radfahrstreifen Bahnstadt (Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.2021)
05	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.06.2021 (Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.2021)