

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
0085/2013/BV

Datum:  
06.03.2013

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat I, Kämmereiamt  
Dezernat II, Bauinvestitionscontrolling  
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Fuß- und Radwegeverbindungen Neuenheimer Feld -  
Hauptbahnhof, Neuenheimer Feld - und  
Hauptbahnhof-Bahnstadt**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.03.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	23.04.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss schlägt dem Gemeinderat vor, die Verwaltung zu beauftragen, eine Machbarkeitsstudie für die Fußgänger- und Fahrradverkehrsverbindung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof zu erstellen. Hiermit sollen auch die Randbedingungen (naturschutzrechtlich, bautechnisch) ermittelt werden.*

*Mittel stehen vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2013/2014 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe im Teilhaushalt des Amtes unter Projektnummer 8.81001317 Radbrücke ins Neuenheimer Feld in Höhe von jeweils 75.000 Euro zur Verfügung.*

*Weiter nehmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat die Netzwirkung der Verbindungen*

- *Neuenheimer Feld – Bahnstadt und*
- *Hauptbahnhof – Bahnstadt*

*zur Kenntnis. Im Rahmen der Planungen zur Erschließung der Bahnstadt sollen Planungsschritte eingeleitet werden. Hierzu wird eine separate Beschlussvorlage erstellt, die in Kürze im Bauausschuss beraten und im Gemeinderat beschlossen werden soll.*

## **Begründung:**

### **1.1. Fuß- und Radverkehrsverbindung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof**

Die Fuß- und Fahrradverbindung zwischen dem Campus Neuenheimer Feld und dem Heidelberger Hauptbahnhof erfolgt derzeit in erster Linie über die Ernst-Walz-Brücke und die Mittermaierstraße. Eine Verbindung besteht ebenfalls über den zur städtischen Nutzung freigegebenen Wehrsteg der Wehranlage Wieblingen, hierüber werden auch westlich gelegene Gebiete an das Neuenheimer Feld angebunden.

Die Radverkehrsanlagen in der Mittermaierstraße entsprechen nicht den heutigen Standards der zu beachtenden Regelwerke (vorrangig Regelwerke / Empfehlungen der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV eV) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Verbindung über den Wehrsteg ist nur über Treppen mit steilen Schieberampen erreichbar, Fahrräder müssen auf dem schmalen Wehrsteg geschoben werden. Es empfiehlt sich daher, eine dem hohen Verkehrsaufkommen im Radverkehr adäquate Verkehrsanlage ist zu suchen. Die täglich abzuwickelnde Anzahl an Radfahrern betrug im Sommer 2008 etwa 5.000, im Sommer 2010 etwa 7.300; diese Zählungen im Querschnitt Ernst-Walz-Brücke fanden in der Vorlesungszeit statt.

Die Wehranlage Wieblingen ist sanierungsbedürftig. Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat in den vergangenen Jahren bereits drei Wehrfelder und zwei Stützen saniert und erweitert, aus Denkmalschutzgründen war es damals nicht möglich den Wehrsteg zu verbreitern. Die Sanierung der alten Wehranlage wurde dann von der Bundeswasserstraßenverwaltung aufgrund der unzureichend erhaltenen Substanz der Anlage gestoppt und eine Neuplanung beauftragt. Die Stadtverwaltung hat im Zuge dieser Neuplanung über die Bundeswasserstraßenverwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung des Wehrstegs für ein komfortables Angebot für den Fuß- und Radverkehr beauftragt. Diese Machbarkeitsstudie wurde der Stadt Heidelberg im Herbst 2012 vorgestellt und übergeben.

Zur Ertüchtigung der Wehranlage wurden mehrere Varianten untersucht. Der Bau eines Wehrsteges, der die Anforderungen für den Fuß- und Fahrradverkehr erfüllt, würde je nach Ausführungsvariante der Wehranlage Mehrkosten in Höhe von 5,2 bis 8,0 Millionen Euro verursachen. Diese Kosten beinhalten auch die Rampenanlagen auf beiden Seiten des Neckars, sie wären von der Stadt Heidelberg zu tragen. Von der Bundeswasserstraßenverwaltung werden lediglich die Kosten für einen Steg für betriebliche Belange finanziert, dieser könnte wie heute für den öffentlichen Fußgängerverkehr geöffnet werden. Hierzu bedarf es wie heute einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Stadt und Bundeswasserstraßenverwaltung sowie einer jährlichen Kostenübernahme durch die Stadt.

Der von der Bundeswasserstraßenverwaltung vorgesehene Bauablauf wird sich über etwa sieben Jahre erstrecken, da aus wasserwirtschaftlichen und wasserbaulichen Gründen jeweils nur ein Wehrfeld gleichzeitig in Bau sein kann. Der Baubeginn ist derzeit für das Jahr 2017 vorgesehen. Währenddessen kann keine Durchwegung für den Fahrradverkehr angeboten werden. Auch der Fußgängerverkehr kann nicht während der gesamten Bauzeit gewährleistet werden.

Die Lage des Wehrstegs ist in Hinblick auf die nördliche Fortführung der Wegebeziehung in den Campus Neuenheimer Feld und die Weiterführung in das Handschuhshheimer Feld hinein zu weit westlich. Die Fortführung soll über die Nord-Süd-Haupterschließungsachse im Campus Neuenheimer Feld erfolgen.

Auf der Südseite soll die weitere Führung insbesondere des Radverkehrs durch die Gneisenaustraße zum Hauptbahnhof erfolgen. Die Querung der Bundesstraße (B) 37 ist hierbei das verkehrstechnisch anspruchsvollste Detail. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Abwicklung des Baustellenverkehrs während Herstellung des Neckarufertunnels wurde die Leistungsfähigkeit dieses Knotens mit der neuen Quermöglichkeit bereits untersucht.

In **Anlage 1** ist die Einordnung der Verbindung auf der Südseite in einen Netzzusammenhang dargestellt. Der Weg vom Hauptbahnhof zum Neckar über die Gneisenaustraße weist die wenigsten Konfliktpunkte mit dem motorisierten Verkehr auf. Kreuzungen mit Straßenbahnstrecken hat diese Verbindung nicht.

Das Universitätsbauamt unterstützt die Maßnahme vollumfänglich.

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Bundeswasserstraßenverwaltung zur Mitnutzung des Wehrstegs empfiehlt die Verwaltung die Prüfung einer eigenen neuen Neckarquerung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und wird mit Zustimmung des Gemeinderats die ersten weiterführenden Schritte einleiten:

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine separate Fußgänger-/Radfahrerquerung des Neckars, Klärung der Randbedingungen wie: Baugrunduntersuchung, naturschutzrechtliche Belange, Belange der Bundeswasserstraße. (möglich 2013 / 2014)
- Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung (möglich 2014)
- Vorentwurf (möglich 2015)
- Plangenehmigungsverfahren.

Die Kosten für die Machbarkeitsstudie und die erste Ermittlung der Randbedingungen werden für 2013 auf etwa 75.000 Euro geschätzt. Mittel stehen vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2013/2014 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe im Teilhaushalt des Amtes unter Projektnummer 8.81001317 Radbrücke ins Neuenheimer Feld in Höhe von 75.000 Euro zur Verfügung. Im Jahre 2014 stehen für das Wettbewerbsverfahren 75.000 Euro zur Verfügung.

Die Kosten für die Neckarquerung mit Anbindungen auf beiden Seiten werden derzeit auf einen Betrag zwischen 6 und 7 Millionen Euro geschätzt. Diese Neckarquerung (Fuß- und Fahrradverbindung) kann grundsätzlich mit GVFG-Landesmitteln gefördert werden. Die Förderquote beträgt seit Festlegung der Landesregierung im Sommer 2012 50 Prozent der förderfähigen Kosten.

Die Maßnahme selbst ist gegenwärtig nicht Bestandteil des vom Gemeinderat mit dem Haushaltsplan 2013/2014 verabschiedeten mittelfristigen Investitionsprogramms. Zur Einhaltung der Vorgaben des Leitantrags zur Entwicklung der jährlichen Netto-Neuverschuldung müssten bei einer Umsetzung gegebenenfalls in entsprechendem finanziellem Umfang Investitionsmaßnahmen zurückgestellt beziehungsweise verschoben werden.

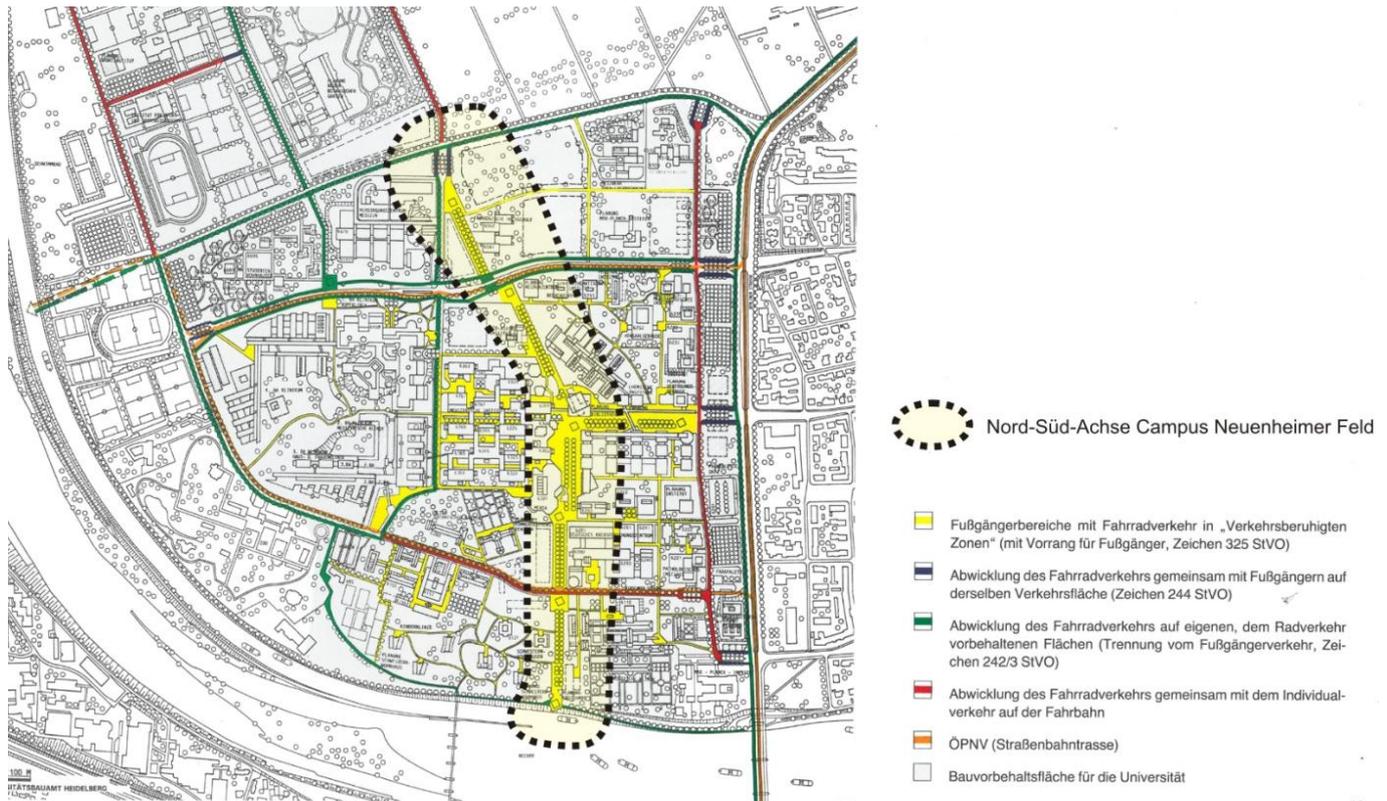


Abbildung 1: Bild Campus NHF – Nord-Süd-Hauptachse (Abbildung Universitätsbauamt)

## 1.2. Fuß- und Radverkehrsverbindung Campus Im Neuenheimer Feld – Bahnstadt („Brücke Gneisenaustraße“)

Im Jahre 2007 wurde der Rahmenplan Bahnstadt vom Gemeinderat beschlossen (siehe Vorlage 0393/2007/BV). Dieser sieht für die Anbindung des Fußgänger- und Radverkehrs aus der Bahnstadt Richtung Norden und Osten drei Gleisquerungen vor. Die mittlere dieser Querungen liegt in der Achse der da-Vinci-Straße auf Bahnstadtseite. Auf der Nordseite der Gleise von Deutscher Bahn und RNV-OEG trifft sie auf die Gneisenaustraße.

In Verbindung mit der unter 1.1 erläuterten Verbindung vom Handschuhshheimer Feld zum Hauptbahnhof bietet der Abzweig nach Süden über diese Querung eine gute Verbindung in die Bahnstadt und weiter in die Südstadt und die anderen südlich gelegenen Stadtteile Heidelbergs.

Die Fahrradverbindung nach Süden wird im Zuge der Bahnstadtpromenade, die Geh-/Radwegbrücke über die Speyerer Straße und schließlich die Radwege in den Ausgleichsflächen der Bahnstadt zum S-Bahnhof Weststadt/Südstadt geführt.

Die Einordnung dieser Fuß- und Radwegbrücke in einen größeren Netzzusammenhang ist in **Anlage 2** dargestellt.

Ansätze für die Finanzierung dieser Querung sind im Wirtschaftsplan Bahnstadt enthalten. Aus bahnbetrieblichen Gründen kann sie frühestens im Jahr 2016 umgesetzt werden.

Das Tiefbauamt wird in Kürze die Genehmigung für die Planung (VOF-Verfahren) einholen.

Diese Querung kann grundsätzlich mit GVFG-Landesmitteln gefördert werden. Die Förderquote beträgt seit Festlegung der Landesregierung im Sommer 2012 50% der förderfähigen Kosten.

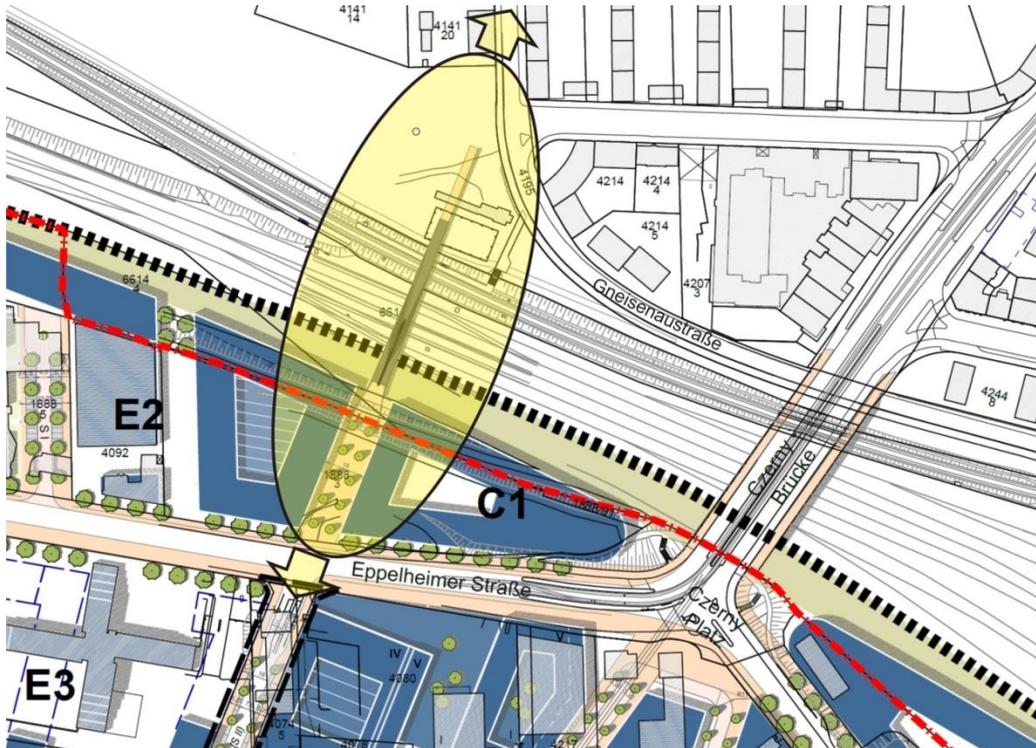


Abbildung 2: Ausschnitt Brücke Gneisenaustraße aus Rahmenplan (2012)

### 1.3. Fuß- und Radverkehrsverbindung Hauptbahnhof – Bahnstadt („Brücke Hauptbahnhof“)

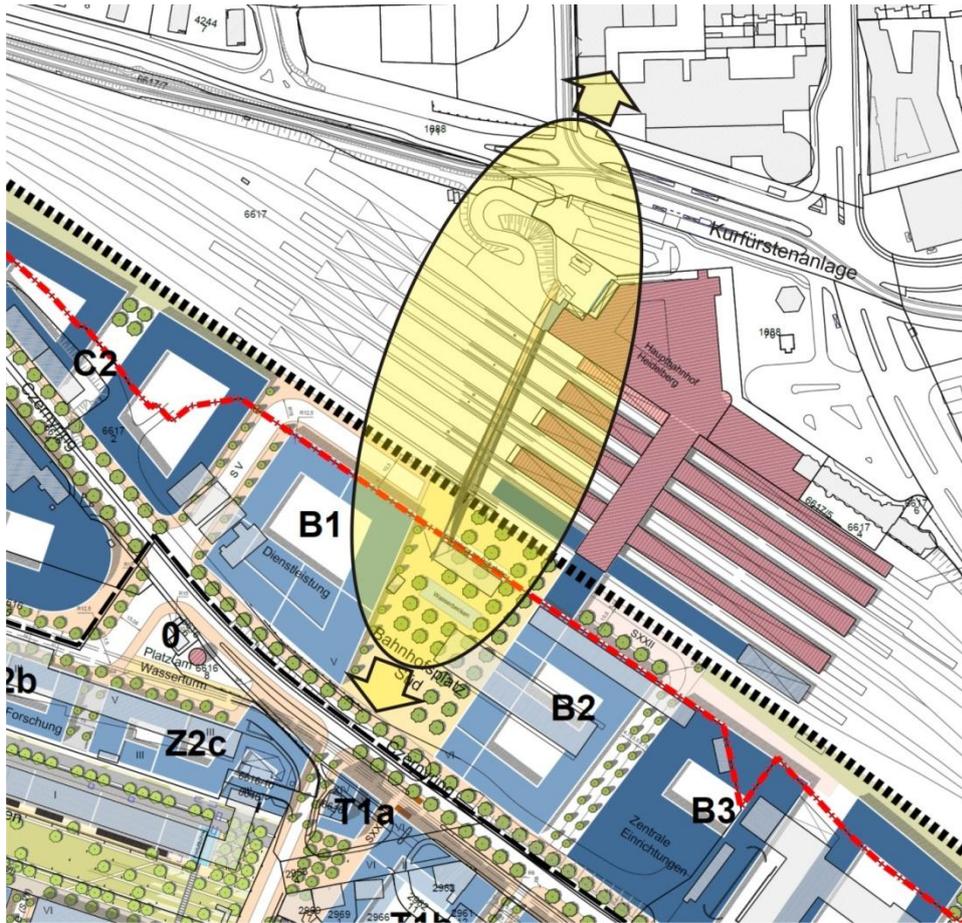
Im Jahre 2007 wurde der Rahmenplan Bahnstadt vom Gemeinderat beschlossen (siehe Vorlage 0393/2007/BV). Dieser sieht für die Anbindung des Fußgänger- und Radverkehrs aus der Bahnstadt Richtung Norden und Osten drei Gleisquerungen vor. Die östliche Querung liegt westlich des Empfangsgebäudes des Heidelberger Hauptbahnhofs. Auf der Nordseite der Gleise von Deutscher Bahn trifft er auf den westlichen Bahnhofsvorplatz, das Widerlager auf der Südseite liegt auf dem neuen Bahnhofsvorplatz Süd.

Ansätze für die Finanzierung dieser Querung sind im Wirtschaftsplan Bahnstadt enthalten. Aus bahnbaubetrieblichen Gründen kann sie frühestens im Jahr 2016 umgesetzt werden. Die Umsetzung wird ferner in enger statischer und soweit möglich auch zeitlicher Abstimmung mit der Herstellung des neuen Bahnhofsvorplatzes Süd und der darunterliegenden Parkierungseinrichtung geschehen.

Die Einordnung dieser Fuß- und Radwegbrücke in einen größeren Netzzusammenhang ist in Anlage 2 dargestellt.

Das Tiefbauamt wird in Kürze die Genehmigung für die Planung (VOF-Verfahren) einholen.

Diese Querung kann grundsätzlich mit GVFG-Landesmitteln gefördert werden. Die Förderquote beträgt seit Festlegung der Landesregierung im Sommer 2012 50% der förderfähigen Kosten.



**Abbildung 3:** Ausschnitt Brücke Hauptbahnhof aus Rahmenplan (2012)

#### 1.4. Barrierefreiheit – Einbindung Beirat für Menschen mit Behinderungen

Der Beirat für Menschen mit Behinderungen wird im Zuge der Vorentwurfsplanung und weiteren Planungsschritte beteiligt.

## 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:
QU7	+	Partnerschaft mit Universität ausbauen <b>Begründung:</b> Mit der Planung wird o.a. Ziel gestärkt.
SL7	+	Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen <b>Begründung:</b> Mit der Planung wird o.a. Ziel verfolgt.
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Planung unterstützt eine wichtige Nord-Südverbindung im Fuß- und Radverkehr
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Ausbau neuer Wegebeziehungen.
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Attraktive Route fördert die Nutzung von Fuß- und Radwegen.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

### Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Radverbindung Campus Im Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof, Konfliktpunkte
A 02	Radverkehrsachsen – Übersicht Stadt Heidelberg