

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0130/2013/IV

Datum:
02.10.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Bericht der AG Fahrrad mit Schwerpunkt Bahnstadt
und Neuenheimer Feld**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 27. November 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	16.10.2013	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	21.11.2013	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen der Verwaltung zum Bericht der AG Fahrrad mit Schwerpunkt Bahnstadt und Neuenheimer Feld zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Fuß- und Radverkehrsverbindung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof (Planung)	150.000 €
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
Im Teilhaushalt des Amtes 81 sind für die Planung der Fuß- und Radverkehrsverbindung Neuenheimer Feld-Hauptbahnhof Mittel in Höhe von jeweils 75.000 €/Jahr eingestellt (Projekt 8.81001317).	2013: 75.000 € 2014: 75.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Durch die neuen Brückenbauwerke werden komfortable Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr von der Bahnstadt nach Bergheim sowie ins Neuenheimer Feld geschaffen. Dadurch erhält das Fuß- und Radwegenetz in Heidelberg eine zukunftsweisende Verbesserung.

Die Maßnahme ist derzeit in der mittelfristigen Finanzplanung nicht vorgesehen.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 16.10.2013

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 21.11.2013

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

In der Sitzung des Gemeinderates vom 23.04.2013 erhielt die Verwaltung den Auftrag, eine Machbarkeitsstudie für die Fußgänger- und Fahrradverbindung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof zu erstellen.

Die SPD Gemeinderatsfraktion beantragte für die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses einen Bericht der AG Fahrrad mit Schwerpunkt Bahnstadt und Neuenheimer Feld. Weiter wurde ein Sachstandsbericht der Verwaltung beantragt, hierzu wird auf die Drucksache 0085/2013/BV verwiesen, welche im Folgenden noch einmal kurz zusammengefasst ist.

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 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.

In einem nächsten Schritt (2013/14) soll daher eine Machbarkeitsstudie die Randbedingungen wie Baugrunduntersuchung, naturschutzrechtliche Belange, Belange der Bundeswasserstraße klären.

Im Teilhaushalt des Amtes 81 stehen 2013/14 unter der Projektnummer 8.81001317 je 75.000 € zur Verfügung.

Die Kosten für eine separate Fußgänger-/Radwegequerung 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.

In der mittelfristigen Finanzplanung ist die Maßnahme derzeit nicht vorgesehen.

Das Universitätsbauamt unterstützt die Maßnahme vollumfänglich.

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 Punkt 1 erläuterten Verbindung vom Neuenheimer 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- und Radwegbrücke über die Speyerer Straße und schließlich die Radwege in den Ausgleichsflächen der Bahnstadt zum S-Bahnhof Weststadt/Südstadt geführt.

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

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 sie auf den westlichen Bahnhofsvorplatz, das Widerlager auf der Südseite liegt auf dem neuen Bahnhofplatz Süd.

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

Die Einordnung dieser Fuß- und Radwegbrücken in einen größeren Netzzusammenhang ist in Anlage 1 dargestellt.

4. Stellungnahme der AG Rad

Die Themen „Verbindung Bahnstadt/Hauptbahnhof - Neuenheimer Feld: Bewertung der geplanten Radbrücken und Alternativen“ wurden am 13.05.2013 in der AG Rad behandelt. Dabei wurden verschiedene Varianten besprochen und geprüft. Die Mitglieder der AG Rad kamen zu dem Ergebnis, „dass die Verwaltung ein sinnvolles und gutes Konzept vorgelegt hat. Einstimmig wurde deshalb das Konzept der Radbrücken angenommen und eine weitere Alternativsuche abgelehnt. Die Brücke soll zur Konfliktvermeidung zwischen Fuß- und Radverkehr eine Mindestbreite von 5,00 m aufweisen.“ (Ergebnisprotokoll AG Rad am 13.05.2013)

Das UPI-Umwelt- und Prognose-Institut führt zurzeit eine Untersuchung von mehreren Alternativrouten zwischen den neuen Radwegen auf den ehemaligen Güterbahntrassen, den Konversionsflächen sowie der Bahnstadt und dem Neuenheimer Feld nach 15 Kriterien inklusive einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der geplanten Radbrücken durch. Herr Dieter Teufel wird als Vertreter der AG Rad und des UPI-Instituts in der Sitzung des SEVA über das Thema berichten.

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

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Radverkehrsachsen – Übersicht Stadt Heidelberg
A 02	Vortrag von Dieter Teufel Bahnstadtbrücken