

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0422/2016/BV**

Datum:  
29.01.2017

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Radverbindung Nord-Süd-Achse, Neckarquerung**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Neuenheim	07.02.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bergheim	21.02.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	14.03.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	05.04.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	03.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	18.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Die Bezirksbeiräte Neuenheim, Bergheim und Bahnstadt sowie der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. Die Nord-Süd-Fahrradverbindung von der Südstadt, Rohrbach, Kirchheim und der Bahnstadt mit Anbindung aus Richtung Altstadt, des Hauptbahnhofs und Wieblingen in den Campus Neuenheimer Feld wird als Fahrradhauptachse in Anlehnung an die Entwurfsmerkmale eines Radschnellwegs geführt.
2. Die Varianten 2 „Querung des Fuß- und Radverkehrs auf dem Ersatzneubau Wehr“ und 3 „Querung des Fuß- und Radverkehrs auf einer eigenständigen Brücke“ werden grundsätzlich weiterverfolgt und die Realisierbarkeit geprüft. Unter Berücksichtigung des vom Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zum Doppelhaushalt 2017/2018 beschlossenen Änderungsantrags erfolgt die Prüfung zu Variante 2 gemeinsam mit dem Amt für Neckarausbau insbesondere im Hinblick auf eine mögliche schnellere zeitliche Umsetzung als das angekündigte Jahr 2034.
3. Dazu wird zeitnah im Jahr 2017 ein Ingenieurbüro zur Klärung der technisch offenen Punkte und Vorbereitung der weiteren Schritte beauftragt.
4. Auf Basis dieser Ergebnisse findet ein Wettbewerbsverfahren mit Bürgerbeteiligung statt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Kosten für die Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Klärung der offenen Punkte und Vorbereitung der weiteren Schritte im Jahr 2017	100.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Mittel sind vorbehaltlich der Genehmigung des Doppelhaushaltes 2017/2018 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe im Teilhaushalt des Amtes 81 unter Projekt 8.81001317.700 vorgesehen	100.000 €

**Zusammenfassung der Begründung:**

Für Radfahrer und Fußgänger soll eine Querung über den Neckar untersucht und gebaut werden.

Weiter verfolgt werden die Varianten 2 „Querung des Fuß- und Radverkehrs auf dem Ersatzneubau Wehr“ und 3 „Querung des Fuß- und Radverkehrs auf einer eigenständigen Brücke“. Unter Berücksichtigung des vom Gemeinderat im Rahmen der

Haushaltsplanberatungen zum Doppelhaushalt 2017/2018 beschlossenen Änderungsantrags erfolgt die Prüfung zu Variante 2 gemeinsam mit dem Amt für Neckarausbau insbesondere im Hinblick auf eine mögliche schnellere zeitliche Umsetzung als das zur Fertigstellung angekündigte Jahr 2034.

Zur Klärung der offenen Punkte und Vorbereitung der weiteren Schritte wird ein Ingenieurbüro beauftragt.

## **Begründung:**

### **Derzeitige Situation**

Die Verbindung vom Hauptbahnhof Heidelberg zum Campus Im Neuenheimer Feld ist in ihrer derzeitigen Führung über einseitige Radwege entlang der Mittermaierstraße und über die Ernst-Walz-Brücke nicht befriedigend. Die Radwege auf beiden Seiten der Mittermaierstraße werden auf gleicher Höhe mit dem Gehweg geführt. Die Breite von Geh- und Radwegen liegt unterhalb der nach dem Regelwerk bzw. der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgesehenen Mindestmaße. Insbesondere in Bezug auf die starke Nachfrage dieser Relation ist dieser Zustand nicht befriedigend. Der Radverkehr von der Südstadt mit den anschließenden Stadtteilen zum Campus Im Neuenheimer Feld benutzt heute ebenfalls diese Route. Diese Verbindung hat auch für den Fahrradverkehr von den Konversionsflächen in das Neuenheimer Feld eine große Bedeutung. Durch die Aufnahme einer Neckarquerung in das RadNetz Baden-Württemberg (Anlage3) wird dieser Verbindung auch auf Landesebene eine überregionale Bedeutung attestiert.

Auf der Ernst-Walz-Brücke steht seit Juni 2014 eine Fahrradzählanlage; der nach Süden fahrende Radverkehr beläuft sich im Jahresschnitt (Montag bis Freitag) auf etwa 3.900 tägliche Radler in Richtung Süd, die Querschnittsbelastung beider Richtungen kann damit auf etwa 7.800 abgeschätzt werden. Spitzentageszählwerte liegen höher als 6.000, für beide Richtungen damit abgeschätzt auf 12.000 tägliche Radler.

Radverkehr von der Bahnstadt in den Campus Im Neuenheimer Feld ist heute nur über Umwege möglich.

Fuß- und Radverkehr über den Neckar findet heute auch über den Wehrsteg am Wehr Wieblingen statt. Auf beiden Seiten müssen die Fahrräder über Treppen geschoben werden, auf dem etwa 2,20. m breiten Wehrsteg ist das Radfahren untersagt, trotzdem wird diese Verbindung derzeit werktäglich von etwa 2.600 Radfahren genutzt. Aus Richtung Westen (Wieblingen und weiter von Edingen) kommend ist das Wehr die erste Möglichkeit für Fußgänger und Radfahrer den Neckar zu queren.

Die Verwaltung will dem augenscheinlichen Bedürfnis nach einer guten Fahrradverbindung entsprechen und möglichst rasch eine deutliche bessere Infrastruktur anbieten.

### **Weiterführung der Gneisenaubücke nach Norden bis zum südlichen Neckarufer**

Ein erster Schritt für die Verbesserung der Anbindung der Bahnstadt für Radfahrer und Fußgänger nach Bergheim und perspektivisch zum Campus Im Neuenheimer Feld ist die bereits vom Gemeinderat beschlossene Gneisenaubücke für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr (DS 0214/2015/BV). Mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses soll im Jahr 2017 mit Vorarbeiten zur Baufeldfreimachung begonnen werden, der eigentliche Brückenbau soll im Jahr 2018 erfolgen.

Das nördliche Ende der Gneisenaubücke liegt auf der Westseite der Gneisenaustraße südlich der gegenüberliegenden Einmündung der Blücherstraße (Anlage 1).

Insbesondere der Fahrradverkehr weiter nach Norden in das Neuenheimer Feld soll möglichst zügig geführt werden. Diese Fahrradhauptachse soll wie bereits südöstlich der Bahnstadt weitgehend kreuzungsfrei geführt werden.

Aus verkehrlich funktionalen Gründen soll die Verbindung daher in der zweiten Ebene geführt werden. Im Bereich Blücherstraße kann der Rad- und Fußverkehr entlang der Gneisenaustraße

zum bzw. vom Hauptbahnhof aufgenommen werden. Die Verbindung steigt dann Richtung Norden an, um die hier fünfstreifige B37, das ehemalige Autobahnende, zu queren. Hier wird eine mögliche Verbreiterung der Gneisenaustraße berücksichtigt, die zum Vollanschluss der Gneisenaustraße an die B37 notwendig wird (Linksabbiegen zur Autobahn). Weiter nach Norden führt die Brücke über den Gneisenaupark und überquert schließlich die Vangerowstraße.

Diese Führung ist bei allen unten beschriebenen Varianten der Neckarquerung gleich.

Eingriffe in die Grünanlage müssen durch eine insbesondere auf den Baumbestand bezogene Führung minimiert werden. Eine stadträumliche Integration der Verkehrsanlage ist zu erreichen.

Als Breite für die Verbindung wird die Breite der Gneisenaubrücke angenommen (2,00 m für den Fußgängerverkehr, 4,00 m für den Radverkehr).

### **Rückblick, bisherige Informationen zur Neckarquerung**

Im Jahr 2007 wurde von der Bundeswasserstraßenverwaltung mit Sanierungsarbeiten am Wehr Wieblingen begonnen, Ziel war die Sanierung des ganzen Wehres. Im Jahr 2010 wurden die Sanierungsarbeiten am alten Wehr eingestellt, da sich diese als nicht zielführend erwiesen.

Im Jahr 2012 hat die Ingenieurgesellschaft Schömigplan im Auftrag des Amtes für Neckarausbau (ANH) eine Machbarkeitsstudie für die Sanierung des Wehres Wieblingen erstellt. Im Rahmen dieser Studie wurde auch untersucht, wie der Bediensteg von der betriebsnotwendigen Breite von 2,00 m auf 5,00 m verbreitert werden kann, um ihn als Fuß- und Radweg nutzen zu können.

Für die damals vom ANH bevorzugte Sanierungsvariante „3-1 Verlängerung der Pfeiler in Richtung OW mit Drucksegment“ wurde eine Kostenschätzung für die von der Stadt zu tragenden Mehrkosten erstellt. Sie lag in Höhe von 6,6 Millionen Euro (Querungsbreite 5,00 m) und beinhaltet beidseitige Anrampungen von ca. 40 m Länge. Die planfreie Querung von B37 in südlicher Verlängerung des Wehrstegs, sowie eine Anbindung über Rampen/Spindel Richtung Wieblingen und Altstadt sowie an das Wegenetz auf der Neckarnordseite wurde nicht untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchung und die Kostenschätzung wurde in der Sitzung des SEVA vom 16. Oktober 2013 vorgestellt.

Das ANH hat sich mittlerweile für einen kompletten Neubau des Wehres entschieden. Es besteht die Möglichkeit, auf dem Neubau einen ausreichend breiten Weg für den Rad- und Fußverkehr zu realisieren. Für die Führung der Rad- und Fußgängerverbindung von der Südseite des Neckarufers ins Neuenheimer Feld ergeben sich damit drei mögliche Varianten (Anlage 1).

Bei allen Kostenangaben ist das Bezugsjahr zu beachten. Es ist davon auszugehen, dass die im Jahr 2013 ermittelten Kosten bei einem späteren Bau- und Abrechnungszeitraum inflations- und zinsabhängig höher sind.

### **Variantenuntersuchung**

Die Form und genaue Lage der Anbindung an das Wegenetz wurde bisher für alle drei aufgeführten Varianten noch nicht ausreichend untersucht. Von der Machbarkeit, der Ausgestaltung und genauen Lage der Zu- und Abgänge hängt es ab, in welcher Form eine Anbindung an das Wegenetz möglich ist und welche Richtungen ausgehend von den Rampenbauwerken erreicht werden können.

Kostenschätzungen liegen neben den bisherigen Angaben des ANH nicht vor.

### **Variante 1: Überführung des Fuß- und Radverkehrs mit Nutzung des alten Wehres**

Diese Variante beinhaltet die Eigentumsübernahme des alten Wehres nach Fertigstellung des neuen Wehres durch die Stadt Heidelberg. Auf den Pfeilern des alten Wehres errichtet die Stadt dann auf eigene Kosten eine neue Fuß- und Radwegeverbindung.

Für den Bau einer Überführung des Fuß- und Radverkehrs über die Pfeiler des alten Wehres gibt es keine Kostenschätzung.

Im Unterwasser der alten Wehranlage befindet sich ein Kolk, d.h. eine Ausspülung der Fußsohle mit Tiefen bis zu 9 m. Dieser Kolk entsteht bzw. verändert sich durch die Wasserabfuhr über die Wehranlage in den Altneckar. Wenn der Kolk in Richtung Wehrpfeiler wandert kann es zu einer Unterspülung der bestehenden, alten Wehrpfeiler kommen. Seit Jahren beobachtet das Wasser- und Schifffahrtsamt diesen Kolk. Aktuell werden durch das WSA Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Dass diese Maßnahme aber über die gesamte Lebenszeit die Standsicherheit der Wehrpfeiler sicherstellt, kann nicht gewährleistet werden. Bei Weiternutzung der Wehrpfeiler wären die Wehrpfeiler regelmäßig auf Unterspülungen zu untersuchen und bei Bedarf Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.

Bei Realisierung dieser Variante gehen die Eigentumsrechte und -pflichten des Bauwerks an die Stadt Heidelberg über und die Stadt hat sämtliche Instandhaltungs- und Unterhaltungskosten zu tragen.

Die Errichtung dieser Querung könnte bereits während des Baus des neuen Wehres begonnen werden, eine Fertigstellung ist erst nach Fertigstellung des neuen Wehres möglich (in Abhängigkeit ANH ggf. im Jahre 2035).

Das alte Wehr würde größtenteils abgebrochen werden, wenn keine Nutzungen für einzelne Bauteile mehr bestehen.

Der Landschaftsraum und die Stadtsilhouette würden bei Erhalt der alten Pfeiler mit einem neuen Aufbau zukünftig durch diese Gestalt des alten Wehres und durch das neue Wehrbauwerk gekennzeichnet sein.

### **Variante 2: Querung des Fuß- und Radverkehrs auf dem Ersatzneubau Wehr**

Im Rahmen des Baus des neuen Wehres mit Bediensteg durch das WSA wird in das Bauwerk eine Querung für den Fuß- und Radverkehr integriert. Dies kann durch einen verbreiterten Bediensteg, Ausleger oder ähnliches erfolgen. Die Kosten für die Fuß- und Radquerung müsste die Stadt Heidelberg tragen. Das gesamte Bauwerk bleibt in Eigentum des WSA. Der Stadt Heidelberg wird ein Nutzungsrecht eingeräumt.

Für die Querung in Verbindung mit dem Ersatzneubau des Wehres gibt es bisher keine Kostenschätzung. Das ANH vergibt in 2017 die Ingenieurleistungen (Planung) für den Ersatzneubau. Es besteht die Möglichkeit, die Kosten und die Machbarkeit für die Variante 2 durch das Ingenieurbüro mit untersuchen zu lassen. Die Kosten dieser Untersuchung sind durch die Stadt Heidelberg zu tragen.

Das ANH geht derzeit von einer Inbetriebnahme des neuen Wehres mit Wehrsteg nicht vor dem Jahr 2034 aus. Damit wird die neue Fußgänger- und Fahrradquerung erst im Jahre 2034 komplett nutzbar, bis dahin ist der bestehende Wehrsteg weiterhin die einzige Quermöglichkeit, wenn auch ggf. jeweils Teile des neuen Wehrstegs mit dem alten verbunden werden können.

Nach Angaben des ANH im Sommer 2016 werden hierfür ähnliche Kosten wie in 2013 angegeben erwartet (6,6 Millionen Euro bei einer Breite von 5,00m).

Der Landschaftsraum und die Stadtsilhouette werden zukünftig durch ein neues Wehrbauwerk gekennzeichnet sein.

### **Variante 3: Querung des Fuß- und Radverkehrs auf einer eigenständigen Brücke**

Die Stadt Heidelberg baut auf eigene Kosten eine eigenständige Fuß- und Radverkehrsbrücke östlich des neuen Wehrstegs.

Für den Bau einer Querungsmöglichkeit des Fuß- und Radverkehrs auf einer eigenständigen Brücke gibt es bisher keine Kostenschätzung.

Für die Realisierbarkeit einer Anbindung an das Radnetz unter den gegebenen Rahmenbedingungen gibt es bislang keine bindenden Festlegungen. Unter anderem muss die Führung der Brücke zwischen den Gebäuden Vangerowstraße 20 und 22, unter Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes, mit den Eigentümern abgestimmt werden.

Unter Ansatz von Erfahrungswerten aus den letzten Jahren liegt die Bausumme für die reine Neckarquerung (Breite 6,00m) mit Anrampungen auf beiden Seiten bei etwa 10,5 Millionen Euro.

Der Landschaftsraum und die Stadtsilhouette würden zukünftig durch das neue Wehrbauwerk und eine neue Brücke gekennzeichnet sein.

### **Variantenbewertung**

Mit Haushaltsbeschluss vom 20. Dezember 2016 hat der Gemeinderat beschlossen, dass eine „Gemeinsame Planung mit dem Amt für Neckarausbau und dem Wasser- und Schifffahrtsamt zur Ermöglichung einer Radverbindung über den neuen Wehrsteg“ umzusetzen ist. Dieser Beschluss gibt vor, auch die Varianten 1 oder 2 in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen.

**Variante 1** sollte aufgrund der unkalkulierbaren Folgekosten, die sich aus der Unterhaltung des alten, maroden Bauwerks ergeben könnten, nicht weiterverfolgt werden. Ein weiterer Nachteil ist die derzeit absehbar frühestmögliche komplette Nutzbarkeit der Querung im Jahr 2035.

Der Vorteil der **Variante 2** liegt darin, dass der Landschaftsraum von zusätzlichen Bauwerken neben dem Wehr mit breitem Wehrsteg freigehalten und der Eingriff in den Naturraum minimiert wird.

Entscheidender Nachteil der Variante 2 ist, dass mit einer Inbetriebnahme des neuen Wehrstegs nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2034 zu rechnen ist.

Der Bau einer eigenständigen Brücke (**Variante 3**) hat den Vorteil, dass sie zeitlich unabhängig von den Bauarbeiten am neuen Wehr umgesetzt werden kann. Die Verbesserung des heute insbesondere für Radverkehrsbelange unbefriedigenden Zustands kann am schnellsten erreicht werden.

Unter Kostengesichtspunkten ist in erster Abschätzung voraussichtlich die Variante 1 am günstigsten, unter Berücksichtigung der Folgekosten geht dieser Vorteil jedoch verloren. Die Kosten der Varianten 2 und 3 liegen noch nicht vor. Eine konkrete Aussage ist erst nach ersten Kostenschätzungen möglich. Dabei zu berücksichtigen sind die voraussichtlich verschiedenen Bauzeiten mit inflations- und zinsabhängigen Kostensteigerungen.

Voraussetzung für eine sehr gute Radverkehrsführung sind bei allen Varianten die Verknüpfungen zum Hauptbahnhof, der Altstadt und Wieblingen sowie über die Gneisenaubücke Richtung Bahnstadt, Südstadt, Rohrbach und Kirchheim.

Die Verwaltung schlägt vor, die Variante 2 nur bei deutlich früherer Umsetzungsmöglichkeit als das Jahr 2034 und sonst die Variante 3 wie im Beschlussvorschlag der Verwaltung beschrieben weiterzuverfolgen.

### **Machbarkeitsstudie**

Als nächsten Schritt schlägt die Verwaltung vor, ein Ingenieurbüro zur Klärung der offenen Punkte und Vorbereitung der weiteren Schritte zu beauftragen.

Die zu klärenden Punkte sind:

- Darstellung der Auswirkungen, Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft
- Darstellung Anschlüsse / Weiterführung der Fahrradverbindungen
- Kostenermittlung der Varianten
- Städtebauliche und freiraumplanerische Machbarkeit der Verbindung zur Gneisenaubücke in Varianten

Hierfür ist ein geeignetes interdisziplinär arbeitendes Ingenieurbüro zu finden, das sowohl verkehrliche, städtebauliche als auch freiraumplanerische Aspekte in Einklang bringen kann.

### **Ausblick**

Die endgültige Form der Neckarquerung soll im Rahmen eines Wettbewerbes gefunden werden. Dazu wird es ein Bürgerbeteiligungsverfahren geben. Die Verwaltung wird hierzu einen Vorschlag erarbeiten und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorlegen.

Das Vorhaben einer Fuß- und Radverkehrsverbindung über den Neckar soll mit Vorliegen der Voraussetzungen zur Aufnahme in das Programm des Landes Baden-Württemberg für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angemeldet werden. Die Stadt Heidelberg versucht gemeinsam mit der Landesregierung für diese Verbindung zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu den LGVFG-Mitteln zu finden.

### **Kosten**

Die Kosten für die Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Klärung der offenen Punkte und Vorbereitung der weiteren Schritte im Jahr 2017 betragen voraussichtlich 100.000 € und werden im Jahr 2017 abfließen. Mittel sind vorbehaltlich der Genehmigung des Doppelhaushaltes 2017/2018 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe im Teilhaushalt des Amtes 81 unter Projekt 8.81001317.700 vorgesehen.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Im Zuge der weiteren Planungsschritte wird der Beirat für Menschen mit Behinderungen beteiligt. Wie bei Infrastrukturplanungen üblich werden alle Regelwerke und Vorschriften zur Barrierefreiheit beachtet.

## 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- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
		<b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrads wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver

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

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersicht der Varianten
02	Variantenbeschreibungen
03	RadNetz Baden-Württemberg
04	Fotos aus Stuttgart