

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 2 0 6 / 2 0 2 3 / B V

Datum:
31.10.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Umgestaltung Neckaruferpromenade und anschließender
Verkehrsflächen - Abschnitt Fischergasse bis Karlstor -
Vorentwurf**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 05. Februar 2024

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	19.07.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Altstadt	28.11.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	17.01.2024	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	24.01.2024	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	01.02.2024	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Altstadt empfiehlt dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie dem Haupt- und Finanzausschuss und dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Umgestaltung der Neckaruferpromenade und anschließender Verkehrsflächen - Abschnitt Fischergasse bis Karlstor wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• aktuelle Kostenschätzung Vorentwurfsplanung	ca. 12.900.000
Einnahmen:	
• Förderantrag für das Bundes- und Landesprogramm wird gestellt.	offen
Finanzierung:	
• Mit Vorliegen konkretisierter Planungen sind entsprechende Haushaltsmittel – abhängig von der Finanzierbarkeit – in den Haushaltsplänen ab 2025 bereitzustellen.	

Zusammenfassung der Begründung:

Das Projekt hat sich aus der notwendigen Fahrbahnsanierung der Bundesstraße B37, dem Vorhaben „Stadt an den Fluss“ und dem Radschnellweg Heidelberg-Mannheim entwickelt. In diesem Zusammenhang werden ebenfalls die Geh- und Radwege zwischen der Fischergasse bis westlich vom Karlstor ausgebaut.

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 19.07.2023

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 28.11.2023

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 8 Nein 3

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 17.01.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 17.01.2024

3 Umgestaltung Neckaruferpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor – Vorentwurf Beschlussvorlage 0206/2023/BV

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt in den Tagesordnungspunkt ein.

Stadtrat Pfeiffer stellt für die Arbeitsgemeinschaft GAL/FWV den nachfolgenden **Sachantrag**, den er kurz vor der Sitzung an die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität versandt hat.

Es soll geprüft werden, ob die Neckaruferpromenade nicht auch, wie in Dublin, mit einem Überbau des Neckarufers möglich wäre, so dass der Fußweg baulich vom Radweg getrennt ist und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöht werden kann. Hierdurch könnte auch der Radweg verbreitert werden. Zur besseren Veranschaulichung sind 2 Fotos beige-fügt.

Stadtrat Pfeiffer erläutert seinen Sachantrag und betont, dass im Stadium der Vorentwurfsplanung die Prüfung eines Überbaus der Neckaruferpromenade problemlos möglich sein müsste. Bürgermeister Schmidt-Lamontain widerspricht und führt aus, dass die Prüfung eines Überbaus der Neckaruferpromenade in diesem Abschnitt eine komplett neue Planung erforderlich machen würde. Er erläutert, dass im Rahmen des Projekts „Stadt an den Fluss“ in vielen Bereichen der Neckaruferpromenade eine Verbreiterung des Fuß- und Radwegs in Erwägung gezogen würde, es aber aus Sicht der Wasser- und Schifffahrt an vielen Stellen Bedenken gebe. Herr Krohn, Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes und Verantwortlicher des Projektes „Stadt an den Fluss“ teilt mit, dass Stadtrat Pfeiffer ihn schon in der Vergangenheit auf die Möglichkeit der Überbauung des Neckarufers hingewiesen habe. Er habe dem Wasser- und Schifffahrtsamt und dem Regierungspräsidium diesen Vorschlag weitergeleitet. Vom Wasser- und Schifffahrtsamt sei der Vorschlag der Überbauung wegen der Schifffahrt und vom Regierungspräsidium aus Gründen des Denkmalschutzes und des Hochwasserschutzes abgelehnt worden. Herr Krohn weist darauf hin, dass die jetzt vorgelegte Vorentwurfsplanung der maximale Kompromiss hinsichtlich Hochwasserschutz und Denkmalschutz sei. Eine Überbauung des Neckars in diesem Abschnitt sei nicht möglich.

Daraufhin zieht Stadtrat Pfeiffer seinen Sachantrag zurück.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Kutsch;
Stadtrat Wetzel

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Die geplante Maßnahme sei zu teuer. Wie komme es zu Kosten von etwa 12 Millionen Euro für einen Streckenabschnitt von nicht einmal einem Kilometer?
- Die Beurteilung des Vorentwurfs sei schwierig, weil die der Beschlussvorlage beige-fügten Pläne zu kleinformatig seien.
- Eine Überbauung des Neckars würde in viele sensible Bereiche (Neckar, Neckarufer) eingreifen und sei nicht wünschenswert.
- Bezüglich der Kosten wäre es innvoller, einen Kostenrahmen bei jedem Planungsschritt anzugeben. Außerdem sei eine Kosten-Risiko-Analyse erforderlich.
- Es müsse wegen der hohen Kosten des Projektes überlegt werden, ob man die Maßnahme nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschieben könne.
- Mit dieser Maßnahme würde die Radachse von Neckargemünd nach Heidelberg-Wieblingen gestärkt. Nicht berücksichtigt wären bei dieser Maßnahme jedoch die Radfahrenden, die aus der Altstadt, zum Beispiel vom Marktplatz zum Karlstorbahnhof, gelangen möchten. Diesen Radfahrenden müsse in diesem Abschnitt weiterhin die Möglichkeit gegeben werden, auf der Bundesstraße 37 (B37) zu fahren, um eine mehrmalige Fahrbahnüberquerung der B 37 zu vermeiden. Dazu müsse die Verpflichtung, den Neckaruferpromenadenradweg zu benutzen, aufgehoben werden.
- Es sei sinnvoll, die Grundsanie rung der B 37 mit dem Ausbau des Fuß- und Radweges zu verbinden um die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende in diesem Abschnitt zu verbessern.
- Mit welcher Bauzeit ist für dieses Projekt zu rechnen? Ist die Baumaßnahme erst geplant, wenn der Umbau der Dossenheimer Landstraße beendet ist?
- Welche Parkmöglichkeiten gibt es für Reisebusse, die aus dem Osten (Neckartal) kommen? Gibt es für diese Reisebusse eine Ausweichmöglichkeit?

Bezüglich der Kosten für die Baumaßnahme erläutert Frau Keuchel, Mitarbeiterin des Amtes für Mobilität, dass schon allein für die Fahrbahnerneuerung, die in diesem Abschnitt relativ breit sei, etwa 4,5 Millionen Euro an Baukosten anfallen würden. Dazu kämen noch weitere Kosten für die Verbreiterung des Rad- und Fußwegs am Neckar sowie für den Denkmalschutz und den Hochwasserschutz. In diesem Zusammenhang weist Bürgermeister Schmidt-Lamontain darauf hin, dass die Kosten im Baubereich in den vergangenen Jahren exorbitant gestiegen seien und dass die vorliegende Kalkulation die Fläche und die aktuellen Baupreisindexe berücksichtigen würde. Er führt weiter aus, dass das Projekt in einer sehr frühen Planungsphase sei, und dass in dieser Phase Kostenschätzungen sehr schwierig wären. Eine detailliertere Kostenschätzung bei der Vorentwurfsplanung erfordere deutlich mehr Personalressourcen.

Hinsichtlich der kleinformatigen Pläne sagt Bürgermeister Schmidt-Lamontain zu, dass die Verwaltung zukünftig grundsätzlich die Pläne in großem Format ausdrucken würde, um diese im Sitzungssaal an die Wand zu hängen. Damit könne man sich ein besseres Bild von den geplanten Baumaßnahmen machen.

Bezüglich der Schwierigkeit für Radfahrende, vom Heidelberger Marktplatz zum Karlsruhbahnhof zu gelangen, weist Bürgermeister Schmidt-Lamontain darauf hin, dass es momentan keine Verpflichtung gebe, den Radweg am Neckar zu nutzen. Stattdessen könne in diesem Abschnitt die B 37 befahren werden. Er weist aber auch darauf hin, dass es nach dem Umbau einen deutlich geringeren Straßenquerschnitt auf der B 37 gebe. Er sagt zu, dass von der Straßenverkehrsbehörde im Laufe der weiteren Planung geprüft werde, ob die Möglichkeit des Befahrens für Radfahrende nach dem Umbau der B 37 von der Fischer-gasse zum Karlstor weiterhin rechtlich möglich wäre oder ob es eine Verpflichtung zur Nutzung des Neckarufersperradenradweges geben werde.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain betont, dass das eigentliche Ziel der vorgelegten Vorentwurfsplanung sei, einen komfortablen Zweirichtungsradweg in diesem Abschnitt auf der Neckarufenseite im Rahmen der Radachse zwischen Neckargemünd und Heidelberg mit Anschluss an den Radschnellweg nach Mannheim zu schaffen.

Frau Keuchel antwortet bezüglich der genauen Bauzeit, dass diese Frage im Rahmen der Planung mit dem Tiefbauamt geklärt werden müsse. Bürgermeister Schmidt-Lamontain sagt eine Prüfung zu. Ergänzend erläutert er, dass die Bauzeit sehr stark abhängig von der Frage der Baustellenorganisation sei. Er führt weiter aus, dass eine örtliche Abhängigkeit und eine damit verbundene zeitliche Abhängigkeit von der Fertigstellung der Baustelle Dossenheimer Landstraße nicht bestehen würde.

Bezüglich der Reisebusse, die aus dem Neckartal (östliche Richtung) kommen, teilt Frau Keuchel mit, dass diese zukünftig – wie bisher auch – eine Umfahrung vornehmen müssen, damit sie den Neckarmünzplatz von Westen kommend anfahren können. Da am Karlstorbahnhof ein Feuerwehrgebäude entstehen solle, würde die Parkmöglichkeit für Reisebusse dort zukünftig wegfallen.

Im Anschluss lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen.

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss sowie dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Umgestaltung der Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor wird zugestimmt.

Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:

- 1. Von der Straßenverkehrsbehörde wird im Laufe der weiteren Planung geprüft, ob das Befahren der B 37 für Radfahrende nach dem Umbau des Streckenabschnitts von der Fischergasse zum Karlstor weiterhin rechtlich möglich ist oder ob es eine Verpflichtung zur Nutzung des Neckarufersperrpromadenradwegs in diesem Abschnitt geben wird.*

- 2. Das Amt für Mobilität fragt im Rahmen der Planung beim Tiefbauamt nach, mit welcher Bauzeit für die Baumaßnahme Umgestaltung Neckaruferpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor zu rechnen ist und wird den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität entsprechend informieren.**

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Ja 11 Nein 00 Enthaltung 01

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 24.01.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 24.01.2024

9 Umgestaltung Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen - Abschnitt Fischergasse bis Karlstor - Vorentwurf Beschlussvorlage 0206/2023/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner führt kurz in das Thema ein. Da es von Seiten des Haupt- und Finanzausschusses keinen Aussprachebedarf gibt, stellt er direkt die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 17.01.2024 zur Abstimmung.

Beschlussvorschlag des Haupt- und Finanzausschusses (Arbeitsauftrag fett dargestellt):

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Umgestaltung der Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen - Abschnitt Fischergasse bis Karlstor wird zugestimmt.

Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:

- 1. Von der Straßenverkehrsbehörde wird im Laufe der weiteren Planung geprüft, ob das Befahren der B 37 für Radfahrende nach dem Umbau des Streckenabschnitts von der Fischergasse zum Karlstor weiterhin rechtlich möglich ist oder ob es eine Verpflichtung zur Nutzung des Neckarufersperrpromadenradwegs in diesem Abschnitt geben wird.***
- 2. Das Amt für Mobilität fragt im Rahmen der Planung beim Tiefbauamt nach, mit welcher Bauzeit für die Baumaßnahme Umgestaltung Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen - Abschnitt Fischergasse bis Karlstor zu rechnen ist und wird den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität entsprechend informieren.***

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Enthaltung 2

Sitzung des Gemeinderates vom 01.02.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 01.02.2024

4 Umgestaltung Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor – Vorentwurf Beschlussvorlage 0206/2023/BV

Stadtrat Wetzel merkt an, flussabwärts von der Alten Brücke stünden fünf Linden, die mehr tot als lebendig seien. Er bittet darum, diese im Zuge der Maßnahme ebenfalls auszutauschen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, diese Anregung aufzunehmen.

Danach stellt er die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses zur Abstimmung.

Beschluss des Gemeinderates (Arbeitsaufträge fett dargestellt):

Dem vorgelegten Vorentwurf für die Umgestaltung der Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor wird zugestimmt.

Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:

- 1. Von der Straßenverkehrsbehörde wird im Laufe der weiteren Planung geprüft, ob das Befahren der B 37 für Radfahrende nach dem Umbau des Streckenabschnitts von der Fischergasse zum Karlstor weiterhin rechtlich möglich ist oder ob es eine Verpflichtung zur Nutzung des Neckarufersperrpromadenradwegs in diesem Abschnitt geben wird.***
- 2. Das Amt für Mobilität fragt im Rahmen der Planung beim Tiefbauamt nach, mit welcher Bauzeit für die Baumaßnahme Umgestaltung Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen – Abschnitt Fischergasse bis Karlstor zu rechnen ist und wird den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität entsprechend informieren.***

- 3. Es wird geprüft, ob die flussabwärts von der Alten Brücke stehenden Linden ausgetauscht werden können.**

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Nein 1 Enthaltung 1

Begründung:

1. Anlass und Aufgabenstellung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Neckarpromenade mit Radhaupttroute“ wird die Neugestaltung des Neckarufers zwischen dem Wehrsteg Wieblingen bis hin zum Karlstor betrachtet. Dabei ist die Herstellung von ausreichend breiten Geh- und Radwegen entlang des Neckars ein wesentlicher Bestandteil, da die schmalen, bestehenden Verkehrsflächen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden führen. Die Neugestaltung ist in 10 Abschnitte eingeteilt. Die letzten zwei Teilabschnitte umfassen die Strecke zwischen der Fischergasse bis hin zum Karlstor und sind als Radhaupttroute Anschlussbereiche an den Radschnellweg Heidelberg–Mannheim. Die Verkehrssicherheit dieses Abschnittes ist aufgrund der stark beschädigten Fahrbahn eingeschränkt. Der Fahrbahnbereich muss dringend grundhaft erneuert werden. In diesem Zusammenhang werden die verkehrlichen Anlagen für Radfahrende und zu Fuß Gehende verbessert sowie die Bushaltestellen und Querungen barrierefrei ausgebaut.

Neben dem Straßenumbau ist ebenfalls vorgesehen das Neckarufer östlich der Bastion freiraumplanerisch umzugestalten (siehe Kapitel 2.2). Die Ausführung sollte möglichst gemeinsam erfolgen, um Synergien zu nutzen und Sperrzeiten kurz zu halten.

2. Umgestaltung Neckarufersperrpromenade und anschließender Verkehrsflächen

2.1. Planung Fischergasse bis Karlstor

Die Fahrbahnsanierung und die Herstellung des Angebots für zu Fuß Gehende und Radfahrende ist in einer Maßnahme gemeinsam auszuführen.

Die Fahrbahn zwischen der Fischergasse und dem Karlstor wird auf einer Breite von durchgehend 6,50 m grundhaft saniert. Neckarseitig ist ein getrennter, gegenläufiger Geh- und Radweg geplant. Der Radweg wird in der Regelbreite ausgeführt, außer in Abschnitten wo nicht ausreichend Platz im Bestand zur Verfügung steht. Der Gehweg wird nahezu durchgehend nach Regemaß nördlich des Radweges angeordnet. Entlang der südlichen Fahrbahnseite der Bundesstraße B37 ist der Gehweg zwischen der Fischergasse und Leyergasse sowie zwischen der Neckarmünzgasse und der Zufahrt zur Hauptstraße nahezu wie im Bestand geplant. Zwischen diesen zwei Gehwegen befindet sich der Neckarmünzplatz. Aufgrund des geringen bestehenden Querschnitts im Bereich des Neckarmünzplatzes kann hier kein straßenbegleitender Gehweg hergestellt werden. Zu Fuß Gehende können die Platzfläche des Neckarmünzplatzes nutzen. Um das neue Angebot für zu Fuß Gehende auf der Neckarseite zu erreichen, sind zwei neu herzustellende Lichtsignalanlagen westlich und östlich des Neckarmünzplatzes geplant. Da die Querungen ausschließlich für zu Fuß Gehende angedacht sind, können die Radfahrenden bereits an den signalisierten Querungen in der Fischergasse, Mönchgasse oder am Karlstor auf den neckarseitigen Radweg wechseln. Es sind entsprechende Hinweisschilder vorgesehen.

Die Querungen in der Fischergasse und Mönchgasse werden ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Die Querung am Karlstor bleibt vorerst wie im Bestand erhalten (Hintergrund siehe Kapitel 2.3). Die in dem Abschnitt befindlichen Bushaltestellen Alte Brücke und Neckarmünzplatz werden barrierefrei ausgebaut.

In den Neckarmünzplatz wird nicht eingegriffen, lediglich die bestehende Verkehrsinsel zwischen dem Platz und der Fahrbahn muss aufgrund des geringen Querschnitts und aus Gründen der Verkehrssicherheit nach Süden zum Platz hin verschoben und neu hergestellt werden. Durch die Verschiebung der Insel wird die Anzahl der Warteplätze und die Platzzufahrt für Reisebusse zum Platz hin nicht verändert. Heute kommt es immer wieder zu auftretenden Behinderungen auf der B37 durch Reisebusse die von Osten kommend einfahren. Mit der Neuplanung erfolgt die Regelung, dass die Einfahrt ausschließlich für Reisebusse auf der B37 aus Westen kommend erlaubt wird, was die Problematik verbessert.

Für die Herstellung der gegenläufigen Geh- und Radwege haben umfassende Tiefbauarbeiten zu erfolgen. Dazu zählt beispielsweise die teilweise Entfernung eines stillgelegten Durchlassbauwerks in Höhe des Völkerkundemuseums. Weiterhin werden mit dem Umbau die neuen und alten Straßenentwässerungsabläufe über eine neue Sammelleitung an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen, da die Straße im Bestand derzeit noch in den Neckar entwässert.

Die Maßnahme schließt im Westen nach der Fischergasse an den Bestand an und im Osten ungefähr auf der Höhe der Einfahrt zur Hauptstraße Ost. Dabei werden die Bordführung und die Verkehrsflächen zwischen dem Neuzustand und dem Bestand verzogen. In den Anschlussbereichen wird lediglich die Fahrbahndecke inklusive Binder saniert.

2.2. Planung Neckarufer

Am Neckarmünzplatz, dem Ankunftsort für Touristen, ist aktuell kein Zugang zum Neckar von der Stadtseite aus über die B37 vorhanden. Kernidee der Machbarkeitsstudie Neckarpromenade ist es, durch eine Neuordnung für den motorisierten Individualverkehr, die Radfahrenden und die zu Fuß Gehenden die Aufenthaltsqualität des Neckarufers zu steigern und Freiraum für Anwohner und Besuchende zu schaffen. Dies gelingt durch die Schaffung einer Querung auf Höhe des Uferbereiches östlich der Bastion, die Errichtung eines neuen Treppenabgangs zum Ufer, die Sanierung bestehender Treppen, die Errichtung einer barrierefreien Rampe, zusätzlicher schattenspendender Baumstandorte und die Schaffung von Sitzgelegenheiten auf dem unteren Uferniveau. Insgesamt wird mit dieser Teilmaßnahme auf dem rund 650 Quadratmeter umfassenden und rund 120 Meter langen Uferstreifen die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität gesteigert.

2.3. Planung Karlstor

Zum Planungsbeginn der Maßnahme war die Planung bis östlich vom Wehrsteg des Karlstors vorgesehen. Im weiteren Planungsverlauf hat sich herausgestellt, dass Fahrspuren im Bereich der signalisierten Querung am Karlstor entfallen können, wodurch eine freiraumplanerische Umgestaltung am Karlstor denkbar ist.

Hierzu erfolgten bereits erste Überlegungen. Aufgrund der Dringlichkeit der Fahrbahnerneuerung einerseits und andererseits der Komplexität einer geänderten Neuaufteilung der Flächen im Bereich Karlstor, die einen hohen Planungsaufwand erzeugt, werden weitere Planung und bauliche Ausführung unabhängig voneinander angestrebt. Ziel ist, den westlichen Bereich verkehrssicher sowie die Verbesserung des Angebotes für die Nutzer des Umweltverbundes zeitnah zu ermöglichen. Die Weiterführung im Bereich Karlstor wird planerisch weiterverfolgt und zu einem späteren Zeitpunkt in den Gremien vorgestellt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und den oben genannten Vorteilen wird die Ausführung des Straßenumbaus ohne das Karlstor zeitnah beabsichtigt. Um den neuen getrennten Geh- und Radweg langfristig qualitativ hochwertig nutzen zu können, ist die Umsetzung des Planungsbereichs Karlstor ebenfalls von hoher Relevanz.

3. Kosten/Umsetzung

Die Maßnahmenkosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf Basis der aktuellen groben Kostenschätzung auf mindestens 12,9 Millionen Euro. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist es realistisch, dass bis zur Umsetzung Kostensteigerungen eintreten werden. Der Umbau der Geh- und Radwege sowie der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen und Querungen umfasst aktuell einen Kostenansatz von circa 7,5 Millionen Euro und die grundhafte Fahrbahnsanierung von circa 4,5 Millionen Euro. In der Kostenschätzung für die Geh- und Radwege sind ebenfalls Kostenpositionen für beispielsweise die Beleuchtung, das Geländer und die Baumschutzmaßnahmen enthalten, weshalb sich hier höhere Gesamtkosten als bei der Fahrbahnsanierung ergeben.

Für die Uferumgestaltung wird auf Basis der Kostenfeststellung vorangegangener Maßnahmen inklusive konjunktureller und indexierter Anpassung von einem Kostenansatz von 900.000 Euro inklusive Nebenkosten ausgegangen.

Für den Umbau der Geh- und Radwege werden Anträge beim Land und Bund auf Fördermittel gestellt. Die Höhe der möglichen Fördersumme ist derzeit offen. Aufgrund der notwendigen Fahrbahnsanierung und der Nutzung von Synergieeffekten mit dem Geh- und Radwegausbau wird eine Ausführung ab 2025 angestrebt. Jedoch steht die Maßnahme unter Finanzierungs- und Fördervorbehalt. Die notwendige Maßnahmegenehmigung wird mit Vorliegen konkretisierter Planungen zu gegebener Zeit eingeholt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde und wird im Planungsprozess 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:
SL 10	+	Ziel/e: Barrierefrei Bauen Begründung: Barrierefreier Ausbau der Verkehrsflächen, Bushaltestellen und signalisierten Querungen (Bestand und Neuplanung). Die B37 wird in adäquaten Abständen querbar. Ziel/e:
SL 7	+	Ziel/e: Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen Begründung: Das Leitbild umfasst die Entwicklung des innerstädtischen Freiraums. Damit soll die Aufenthaltsqualität für Anwohnende und Besuchende erhöht werden. Durch die Neuordnung der öffentlichen Flächen wird der Neckar mit der Altstadt verbunden und erlebbar gemacht. Ziel/e:
MO 4	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Der Zweirichtungsradweg entlang des Neckars ist für die gesamte Altstadt bis Bergheim in beide Richtungen als wichtige Radverbindung geplant. Die Fahrbahn wird grundhaft erneuert. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird verbessert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Umgestaltung Neckaruferpromenade und anschließender Verkehrsflächen - Abschnitt Mönchgasse bis Karlstor (Lageplan) (nur digital verfügbar)