

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Amt für Verkehrsmanagement

Machbarkeitsstudie Neckarufersperrpromenade

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bauausschuss	06.05.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bezirksbeirat Altstadt	04.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	10.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	23.07.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Altstadt, Bauausschuss und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat die Bestätigung der Ergebnisse der städtebaulichen und verkehrlichen Machbarkeitsstudien Neckarufersperrpromenade als Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Städtebauliche Machbarkeitsstudie (Die Langfassung ist in der Papierversion je 1 mal für Fraktionen und Einzelmitglieder beigefügt, Fraktionsmitglieder erhalten einen Auszug der Langfassung auf Papier. Im Ratsinformationssystem ist die Langfassung verfügbar!) Mandatos Nutzer erhalten die Unterlagen in der Vollversion automatisch vollständig auf ihren Rechner.
A 2	Tunnelportale West und Ost (Für die Fraktionen und Einzelmitglieder ist die Anlage 2 als großformatige farbige Pläne beigefügt.) Mandatos Nutzer erhalten die Unterlagen in der Vollversion automatisch vollständig auf ihren Rechner.
A 3	Zukünftiges Straßennetz Altstadt

I. 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 1	+	<p>Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt bewahren.</p> <p>Begründung: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bestätigen und konkretisieren die diesbezüglichen Potenziale.</p>
SL 7	+	<p>Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen.</p> <p>Begründung: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bestätigen und konkretisieren die diesbezüglichen Potenziale.</p>
SL 11	+	<p>Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.</p> <p>Begründung: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bestätigen und konkretisieren die diesbezüglichen Potenziale.</p>
MO 2	+	<p>Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr.</p> <p>Begründung: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bestätigen und konkretisieren die diesbezüglichen Potenziale.</p>

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

Im Bauausschuss am 27.11.2007 wurde über den Zwischenstand der Voruntersuchungen zur Neckaruferpromenade informiert (Drucksache: 0156/2007/IV). Diese Untersuchungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen.

Die Anlage 1 fasst die Ergebnisse der städtebaulichen Machbarkeitsuntersuchungen zusammen. Die Anlagen 2 und 3 fasst die Ergebnisse der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchungen zusammen.

Städtebauliche Machbarkeit

Die städtebaulichen Machbarkeitsuntersuchungen zeigen Nutzungsanforderungen, Restriktionen und Potenziale für eine Neugestaltung der Uferbereiche. Dabei wurden auch Beispiele aus anderen Städten einbezogen. Die Darstellung wird nach folgenden Teilabschnitten (Sequenzen) unterschieden (von Ost nach West):

- Karlstor: Die Verkehrsflächen am Karlstor verringern sich erheblich. Die Neugestaltung kann eine attraktive Verknüpfung von Hauptstraße, Promenade, Wehrsteg und Karlstorbahnhof herstellen. Das Karlstor wird freigestellt. Schleuse und Karlstorbahnhof erhalten attraktive Vorplätze.
- Neckarmünzplatz: Der Neckarmünzplatz bleibt Ein- und Ausstiegshaltestelle für Touristenbusse. Erschließungsstraße und Ufer sollten in die vorhandene Platzgestaltung einbezogen werden.
- Alte Brücke: Die Promenade wird hier besonders viele Menschen anziehen. Die Verkehrsflächen können erheblich verringert, die notwendige Fahrgasse für Linienbusse kann in eine Gesamtgestaltung integriert werden. Die verschiedenen Höhenniveaus sollten attraktiv miteinander verbunden werden.
- Marstall: Hier ist der Raum zwischen Gebäude und Fluss besonders schmal. Auch zukünftig ist eine Erschließungsstraße notwendig. Die Promenade sollte daher durch neue Flächenangebote vor der historischen Ufermauer ergänzt werden (zum Beispiel Pontons, kleiner Neckarlauer). Die Kabinenschiffe sollten zu diesem Zweck in den Bereich Neckarstaden verlegt werden.
- Stadthalle: Die Verkehrsflächen verringern sich im Bereich der heutigen Einmündung Neckarstaden erheblich. Der Jubiläumsplatz kann zum Ufer geöffnet und erweitert werden. In eine neue Gesamtgestaltung können zusätzliche Infrastrukturen für Schifffahrt, Kultur und Gastronomie integriert werden.
- Neckarstaden: Der obere Neckarstaden sollte in seinem Charakter als baumbestandener Boulevard gestärkt werden. Eine Tunnelrampe, wie noch in der Machbarkeitsstudie (Anlage 1) dargestellt, ist hier nach aktuellem Sachstand nicht mehr erforderlich (siehe Anlage 2). Der untere Neckarstaden wird frei von Kraftfahrzeugverkehr und damit die größte zusammenhängende Teilfläche der neuen Promenade. Das Ufer ist im Zusammenhang mit der neuen Anlegestelle für Kabinenschiffe unter anderem neu zu gestalten. Dabei werden auch attraktive Aufenthaltsbereiche entstehen. Die Verknüpfung von oberem und unterem Neckarstaden sollte verbessert werden.
- Bismarckplatz: Der Brückenkopf der Theodor-Heuss-Brücke bleibt Hauptverkehrsknoten; er muss gegenüber heute sogar zusätzliche Verkehrsbeziehungen aufnehmen. Es ist dabei auf eine attraktive Anbindung der neuen Promenade für Fußgänger zu achten. Der Bismarckplatz kann durch ein Aussichtsplateau über der Tunneleinfahrt in Richtung Neckar erweitert werden.
- Altklinikum: Neue Promenadeflächen können hier kaum gewonnen werden. Die Verkehrsbelastung wird sich gegenüber heute leicht erhöhen. Durch einen öffentlichen Nutzungsbaustein (zum Beispiel Gastronomie) im Yachthafen sollte dieser punktuell geöffnet und attraktiv mit dem Altklinikum verknüpft werden.

Die größten Flächenpotenziale liegen demnach in den Sequenzen „Alte Brücke“, „Stadthalle/Neckarstaden“ und „Karlstor“. In den anderen Sequenzen sind insbesondere qualitative Potenziale durch die geringere Verkehrsbelastung und eine neue Gestaltung hervorzuheben. Derzeit wird geprüft, welche weiteren Flächenpotenziale durch Veränderungen der Uferlinie und des Uferprofils geschaffen werden können.

Verkehrliche Machbarkeit

Die Basis der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchungen bildet eine Verkehrserhebung, die im Frühjahr 2007 durchgeführt wurde. Ergebnis ist die absolute Fahrtenanzahl, die nach Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr der Heidelberger Altstadt differenziert werden kann. Der Durchgangsverkehr kann in den geplanten Neckarufertunnel verlagert werden, der Quell- und Zielverkehr verbleibt auf den Straßen an der Oberfläche.

Querschnitt	Gesamtverkehr pro Tag	Durchgangsverkehr Anteil
Neckaruferstraße Karlstorbahnhof	22.700	74%
Neckaruferstraße Neckarmünzplatz	16.400	75%
Neckaruferstraße Alte Brücke	17.900	67%
Neckaruferstraße Stadthalle	20.500	59%
Neckarstaden unten	18.900	61%
Neckarstaden oben	4.900	12%
Schlossbergtunnel	7.000	69%
Klingenteichstraße	6.500	53%
Friedrich-Ebert-Anlage (nach Westen)	9.700	45%
Gaisbergtunnel (nach Osten)	7.600	41%

Sofienstraße	17.000	10 %
Rohrbacher Straße Nord	15.400	10 %

In der Altstadt befinden sich zahlreiche Ziele, angefangen von Wohnen, über Arbeitsplätze, Universität und Schulen, Einkaufsmöglichkeiten bis hin zu einem attraktiven und vielfältigen Freizeitangebot. Von der Anbindung des Tunnels in das vorhandene Straßennetz hängt ab, von welchen Verkehren der Tunnel genutzt werden kann. Aus dem Vergleich der verkehrlichen Wirkung, der technischen Machbarkeit sowie der städtebaulichen Einbindung verschiedener Varianten geht folgende beste Lösung hervor:

Im Westen taucht der Tunnel im bestehenden Straßenraum der B 37 unter der Theodor-Heuss-Brücke ab. Über die ausgebaute Rampe zwischen Schurmanstraße und Bismarckplatz können alle Verkehrsbeziehungen abgewickelt werden (Anlage 2). Am Ost-Portal muss in Verbindung mit der Rampe die Bus-Haltestelle am Karlstorbahnhof neu gestaltet werden. Die Möglichkeit der Integration einer Straßenbahn wurde dabei berücksichtigt. Die Anschlüsse des Neckarufertunnels wurden verkehrstechnisch mit einer Mikrosimulation untersucht und als leistungsfähig beurteilt. Auf den Anschluss der Tiefgarage Darmstädter Hof Centrum an die B 37 wurde aus Gründen der Leistungsfähigkeit verzichtet.

Die verbleibende Straße am Neckarufer wird auch zukünftig eine wichtige Erschließungsfunktion für die Altstadt erfüllen. An ihr liegen öffentliche und private Parkgaragen und öffentliche Gebäude. Einige Altstadtquartiere und einige Hotels werden über das Neckarufer erschlossen. Über die Neckaruferstraße verkehren einige Linien des Öffentlichen Verkehrs. Eine völlige Unterbindung des Straßenverkehrs an der Neckaruferstraße ist demnach nicht zu realisieren. Ziel für die Verkehrsplanung war es, den motorisierten Verkehr soweit wie möglich zu verringern. Für die Neckaruferstraße wurden aus verkehrlicher Sicht zwei Varianten untersucht (siehe Tabelle unten).

Der Tunnel wird in beiden Varianten von rund 16.000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren, einschließlich der vom Neuenheimer Ufer und von der Friedrich-Ebert-Anlage verlagerten Fahrten. Die Variante Verkehrsberuhigung sieht eine Verkehrsberuhigung im Bereich der alten Brücke vor, die Variante Fußgängerzone an gleicher Stelle eine Fußgängerzone. In der Variante Fußgängerzone werden die Quartiere östlich der Alten Brücke über das Karlstor und den Oberen Faulen Pelz erschlossen die Quartiere westlich der Alten Brücke über die Neckaruferstraße. Im Bereich der alten Brücke verbleibt nur noch der ÖPNV auf der Neckaruferstraße. Zur Vermeidung von Ausweichverkehr werden im Bereich Am Brückentor/ Steingasse Durchfahrsperrern angeordnet.

In der Variante Verkehrsberuhigung verbleiben am Neckarufer Belastungen von mindestens 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Dies entspricht nicht den an den Tunnel geknüpften Erwartungen. Die Variante Fußgängerzone reduziert den Verkehr insbesondere im zentralen Bereich der Alten Brücke wesentlich stärker und wird daher empfohlen. Das zukünftige Netz ins in Anlage 3 dargestellt.

Querschnitt	Gesamtverkehr pro Tag			
	Bestand	Variante Verkehrsberuhigung		Variante Fußgängerzone
Neckaruferstraße Neckarmünzplatz	16.400	3.300	(20 %)	1.300 (7 %)
Neckaruferstraße Alte Brücke	17.900	4.100	(22 %)	300 (2 %)
Neckaruferstraße Stadthalle	20.500	6.900	(33 %)	4.200 (20 %)
Neckarstaden unten	18.900	-		-
Neckarstaden oben	4.900	10.800	(220 %)	9.200 (188 %)
Schlossbergtunnel	7.000	6.200	(88 %)	7.500 (120 %)
Friedrich-Ebert-Anlage (nach Westen)	9.700	9.300	(95 %)	10.900 (112 %)
Gaisbergtunnel (nach Osten)	7.600	7.700	(101 %)	9.400 (123 %)
Oberer Fauler Pelz	2.500	2.400	(96 %)	3.100 (124 %)
Zwingerstraße	1.900	2.100	(110 %)	3.100 (163 %)
Sofienstraße	17.000	17.700	(104 %)	19.900 (117 %)
Rohrbacher Straße Nord	15.400	16.400	(106 %)	18.700 (121 %)

Nächster Planungsschritt: Gestaltungswettbewerb

Als nächster Planungsschritt für die Neckarufersperrpromenade soll ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt werden (eigene Vorlage). Die vorliegenden Machbarkeitsuntersuchungen stellen die für diesen Wettbewerb notwendigen Vorgaben und Informationen zur Aufgabenstellung zur Verfügung.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg