

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Vorstellung des abgegebenen
Förderantrages zum Neckarufertunnel
bezüglich des begleitenden
Verkehrsgutachtens inklusive des
öffentlichen Nahverkehrs**

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 09. Juli 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bauausschuss	06.07.2010	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Der Bauausschuss nimmt den Bericht zu dem Antrag der SPD-Fraktion, BL/LI und der Fraktion/AG GAL/HD P&E „Vorstellung des abgegebenen Förderantrags zum Neckarufertunnel bezüglich des begleitenden Verkehrsgutachtens inklusive des öffentlichen Nahverkehrs“ zur Kenntnis.

Sitzung des Bauausschusses vom 06.07.2010

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vom 06.07.2010

1.1 **Vorstellung des abgegebenen Förderantrags zum Neckarufertunnel bezüglich des begleitenden Verkehrsgutachtens inklusive des öffentlichen Nahverkehrs** Informationsvorlage 0093/2010/IV

Herr Zwissler vom Tiefbauamt stellt den beim Regierungspräsidium Karlsruhe abgegebenen Förderantrag zum Neckarufertunnel vor.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, informiert über die erstellten Verkehrsgutachten und stellt erste Überlegungen zu einer zukünftigen Verkehrsführung inklusive der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr im Bereich der Altstadt und des geplanten Neckarufertunnels vor.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Marggraf, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Hommelhoff, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Es werden folgende Punkte angesprochen:

- Kann man schon abschätzen, wann der Förderbescheid erlassen wird?
- Wie werden die Zufahrtmöglichkeiten in die Altstadt aus allen Himmelsrichtungen sichergestellt? Wie werden diese Möglichkeiten optimiert?
- Wie wird die konkrete Verkehrsführung am westlichen Tunnelende umgesetzt, wird diese leistungsfähig sein?
- Welche Signalanlagen in welchen Abständen werden den Verkehr am Knotenpunkt Bismarckplatz regeln? Wird dieser leistungsfähig sein?
- Nach einem Beschluss des Gemeinderates soll eine Straßenbahn die Altstadt bedienen. Wie weit ist dieser Aspekt bei den Planungen zum Neckarufertunnel berücksichtigt?
- Wie sind die im Bereich der Neckarufersperrpromenade befindlichen Gebäude, z.B. das Vincentius-Krankenhaus an- und abfahrbar?
- In welcher Höhe wird der städtische Haushalt für die Vorfinanzierung einschließlich der Zinsen belastet, wenn dem Förderantrag stattgegeben wird? Bei der derzeitigen Haushaltslage ist eine Finanzierung unmöglich.
- Die Verkehrssituation ist in der heutigen Sitzung nicht das Thema und sollte derzeit noch nicht diskutiert werden, erst bei Entscheidung über den Förderantrag.
- Eine Vorstellung in weiteren Ausschüssen wäre wünschenswert.
- Die Verkehrszählung erfolgte im Jahr 2007. Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Neuenheimer Neckarseite ist ein verändertes Nutzungsverhalten zu erwarten.
- Aktuell ist die Hauptstraße ab 11:00 Uhr reine Fußgängerzone. Wird dies auch für die Neckarufersperrpromenade gelten?
- Nach der vorgestellten Verkehrsplanung wird die Altstadt nicht vom Verkehr entlastet, lediglich die B37.
- Wenn die Straßenbahntrassen, deren Führung durch die Friedrich-Ebert-Anlage geplant sind, über die Neckarufersperrpromenade verlaufen sollen, muss der Gemeinderat bei der Entscheidung mit einbezogen werden.

Herr Thewalt erläutert anhand der Präsentation den überlegten Verkehrsverlauf, insbesondere im Bereich des Bismarckplatzes. Hier soll es zukünftig mehr Fußgängerüberwege geben. Grundlage für einen positiven Bescheid über den Antrag auf Fördergeld ist der von der Stadt zu erbringende Nachweis, dass die zukünftige Verkehrsführung eine Verbesserung darstellt.

Herr Erster Bürgermeister Bernd Stadel sagt zu, die Präsentation den Fraktionen zukommen zu lassen. Er erläutert, dass die Wendemöglichkeiten des anfahrenden Verkehrs im Bereich der Neckarufersperrpromenade berücksichtigt wurden, dass weitere Überlegungen aber auch von der Entscheidung über einen Stadthallenanbau abhängig sind. In der aktuellen Planung ist die Straßenbahn nicht aktiv berücksichtigt, Flächen für eventuell zu verlegende Trassen sind aber vorhanden. Eine Bezifferung der Vorfinanzierungskosten zum jetzigen Zeitpunkt wäre rein spekulativ und ist nicht möglich. Sobald möglich, werden diese im Haupt- und Finanzausschuss vorgestellt. Die Diskussion in den Gremien ist sinnvoll, sobald positiv über den Förderantrag entschieden wurde. Die Verkehrssituation im Bereich der Neckarufersperrpromenade ist nicht mit der Hauptstraße vergleichbar. Es wird ein anderer Typ Straße sein. Im Gegensatz zur Hauptstraße wird der langsame Radverkehr sowie der Verkehr für Anlieger und Berechtigte rund um die Uhr möglich sein.

gezeichnet

Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

A. 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	+	Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt bewahren.
SL 7	+	Leitbild „Stadt an den Fluss“ berücksichtigen.
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr.
WO 6	+	Wohnungen und Wohnumfeld für die Interessen aller gestalten
		Begründung: Die Realisierung der Neckaruferpromenade mit Tunnel ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der genannten Ziele. Das historisch gewachsene und erhaltenswerte Ortsbild der nördlichen Altstadt und des Neckarufers, die stadtgestalterischen Qualitäten und die Aufenthaltsqualität werden verbessert und die erheblichen Lärm- und Immissionsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr minimiert. Der Gestaltungswettbewerb für die Promenade ist ein notwendiger und wesentlicher Planungsschritt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Vorstellung des Förderantrages

Zunächst wird der Leiter des Projekts „Stadt an den Fluss“, Herr Zwissler, anhand einer Power-Point-Präsentation die bisherige Entwicklung der Planung und Erarbeitung des Förderantrages darstellen.

Wesentliche Eckpunkte dabei sind:

1. Darstellung der Baumaßnahme
2. Notwendigkeit
3. Zweckmäßigkeit / Variantenvergleiche
4. Technische Gestaltung

4.1 Entwurfselemente

- Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit
- Bemessung für HQ 100
- Felsüberdeckung am bergmännischen Anschlag
- Keine Unterfahrung der vorhandenen Bebauung
- Keine Tunnellage im Flussbereich
- Querschnitt
- Tunnel und Rampe RQ 10,5
- (d. h. zweistreifige Verkehrsführung)
- Neugestaltung des Neckaruferebereichs
- Wettbewerb „**Realisierung einer hochwertigen Uferpromenade**“

4.2 Geologie / Hydrogeologie

- Bestandsaufnahmen
- Erkundungsprogramm
- Gutachten

4.3 Betriebstechnik

- Flucht- und Rettungswege
- Beleuchtung / Notbeleuchtung
- Tunnellüftung
- Verkehrsbeeinflussung
- Notruf / Tunnelfunk
- Videoüberwachung
- Brandmeldung / Löscheinrichtungen
- Energieversorgung
- Betriebsgebäude

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

6. Kostenberechnung

6.1 Aufteilung der Gesamtbaukosten (s. Anlage 1)

6.2 Antrag auf Gewährung einer Zuwendung (s. Anlage 2)

7. Baurecht

8. Planungsabläufe/Durchführung der Maßnahme (s. Anlage 3)

2. Begleitendes Verkehrsgutachten

Bezüglich des begleitenden Verkehrsgutachtens inklusive des öffentlichen Personennahverkehrs ist folgendes auszuführen:

Im zeitlichen Zusammenhang mit dem Förderantrag sind drei Verkehrsuntersuchungen zu nennen, die in unterschiedlichem Zusammenhang zum Antrag stehen.

Direkter Bestandteil des Antrags ist die verkehrstechnische Untersuchung (Stand: Februar 2010, Anlage 16 des Antrags). In diesem Gutachten werden insbesondere folgende neue bzw. wesentlich veränderte Anlagen mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen betrachtet:

- Westportal (Endzustand und Bauzustand)
- Ostportal (Endzustand und Bauzustand)
- Wendeanlage Schlierbacher Landstraße

Außerdem wird die Ausweichstrecke Gneisenaustraße/Kurfürstenanlage/Friedrich-Ebert-Anlage untersucht. Die notwendigen verkehrstechnischen Maßnahmen werden dargestellt und die Verkehrsqualität bewertet, Ergebnis: „Der Verkehrsablauf wird optimiert und daraus resultiert ein konstanter und homogener Verkehrsfluss ohne Stauerscheinungen.“

Während der Antragerstellung wurde eine Machbarkeitsuntersuchung zur ÖPNV-Erschließung der Altstadt erstellt (Stand: Februar 2010). Darin wurden alternative Routen für Buslinien betrachtet. Alle Varianten sind danach grundsätzlich umsetzbar. Die in der Presse dargestellte und im 4. Werkstattgespräch am 16.04.2010 vorgestellte Variante eines Minibusses, der zwischen Bismarckplatz und Karlstor pendelt, stellt davon eine Möglichkeit dar, die den gestalterischen Anspruch der Neckaruferpromenade in den Vordergrund stellt. Im Förderantrag wird jedoch keine konkrete Lösung benannt, sondern lediglich auf die Untersuchung hingewiesen. Die im Antrag dargestellte Tunnel- und Oberflächenplanung lässt alle Lösungsmöglichkeiten für die Führung des ÖPNV offen. Ein Ergebnis des 4. Werkstattgespräches ist, dass die direkte Anbindung des Universitätsplatzes beizubehalten sei. Dies wird nun – auch im Gespräch mit der Universität – verfolgt.

Als dritte Untersuchung wurde das bestehende Verkehrsmodell, mit dem die zukünftigen Verkehrsbelastungen berechnet werden, überarbeitet (Stand: Februar 2010). Das bis dahin vorliegende Verkehrsmodell wurde auf Grundlage der Verkehrserhebung 2007 vor allem in Bezug auf die Verkehrsbelastung des übergeordneten Straßennetzes ausgewertet (s. auch Anlage 1 zur Beschlussvorlage 0247/2008). Ziel der Überarbeitung war nun eine Anpassung an den aktuellen Stand der Verkehrsführung in der Altstadt, eine Verfeinerung des Modells (Zellenzuschnitte, Verkehrsanbindungen) und eine Vertiefung der Auswertung, um weiterführende Aussagen zu den Verkehrsbelastungen in der Altstadt zu ermitteln. Es diene somit nicht als Grundlage zum Förderantrag. Teilweise auftretende Veränderungen gegenüber dem bereits ausgewerteten Netz werden als Reserven im Rahmen der verkehrstechnischen Bewertung angesehen

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Aufstellung Gesamtbaukosten und Kosten im Zuschussantrag
A 02	Beantragung der Zuwendung
A 03	Planungsabläufe Tunnel