

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0225/2015/IV

Datum:
04.11.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

Radwegeführung Bahnstadt - Im Neuenheimer Feld

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 20. Juni 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	03.12.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Bergheim	15.12.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Neuenheim	02.02.2016	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	22.03.2016	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.04.2016	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	28.04.2016	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	16.06.2016	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Bezirksbeiräte Wieblingen, Bergheim, Neuenheim, Bahnstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen den Bericht der Verwaltung über den Stand der Planungen zur Radwegeführung Bahnstadt - Im Neuenheimer Feld zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Die Kosten für eine Fuß- und Fahrradbrücke mit Anbindungen auf beiden Seiten betragen voraussichtlich 7 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind die Kosten für die Fortführung der Brücke über die Vangerowstraße und die B37.	7.000.000 €
Einnahmen:	
Bei der Maßnahme können 50 % der förderfähigen Kosten durch das Land Baden-Württemberg bezuschusst werden	
Finanzierung:	
Zur Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes sind im Teilhaushalt des Amtes 81 im Jahr 2016 (PSP 8.81001317.700) Mittel eingestellt. Mittel für eine Umsetzung sind weder im Haushaltsplan noch in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.	175.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Durch die neuen Brückenbauwerke wird eine dem hohen Radverkehrsaufkommen angemessene Radverkehrsverbindung zwischen dem Neuenheimer Feld und dem Hauptbahnhof sowie der Bahnstadt geschaffen.

Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 03.12.2015

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 15.12.2015

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Neuenheim vom 02.02.2016

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 22.03.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 22.03.2016

4.1 Radwegführung Bahnstadt – Im Neuenheimer Feld Informationsvorlage 0225/2015/IV

Herr Sandmaier vom Amt für Verkehrsmanagement ist zu diesem Tagesordnungspunkt anwesend und beantwortet ausführlich die Verständnisfragen seitens des Gremiums.

Im Laufe der Sitzung weist Bezirksbeirätin Dr. Langendörfer darauf hin, dass auf Seite 3.2 der Informationsvorlage unter 2.2 stehe, dass die Fahrradverbindung nach Süden über die Bahnstadtpromenade geführt werde. Im Plan (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0225/2015/IV) sei jedoch der parallel zur Bahnstadtpromenade verlaufende Feldweg als Fahrradverbindung eingezeichnet.

Herr Sandmaier bedankt sich für den Hinweis. Er bestätigt, richtig sei die Führung über die Bahnstadtpromenade. Im Plan sei aus Versehen der Feldweg als Fahrradverbindung eingezeichnet worden.

Danach nehmen die Mitglieder des Bezirksbeirates die Informationsvorlage ohne weiteren Aussprachebedarf zur Kenntnis.

gezeichnet
Angelika Magin
Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 06.04.2016

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 28.04.2016

Ergebnis: vertagt

Sitzung des Gemeinderates vom 16.06.2016

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

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. Die Ernst-Walz-Brücke überqueren jährlich rund 2,3 Millionen Radfahrer und Radfahrerinnen. Die Radverkehrsanlagen in der Mittermaierstraße sind mangelhaft und entsprechen nicht den heutigen Standards der zu beachtenden Regelwerke sowie der Straßenverkehrsordnung. Um zu einer, dem hohen Verkehrsaufkommen im Radverkehr adäquaten Verkehrsanlage zu gelangen, hat der Gemeinderat mit der Drucksache 0085/2013/BV am 23.04.2013 die Verwaltung beauftragt eine Machbarkeitsstudie für die Fußgänger- und Fahrradverkehrsverbindung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof zu erstellen (siehe 2.1). Eine Anbindung der Bahnstadt an diese Verkehrsachse soll über die „Gneisenaubrücke“ erfolgen (siehe 2.2). Die Einordnung dieser Fuß- und Radwegbrücken in einen größeren Netzzusammenhang ist in Anlage 1 dargestellt.

Eine Verbindung ins Neuenheimer Feld besteht ebenfalls über den derzeit zur öffentlichen Nutzung freigegebenen Wehrsteg der Wehranlage Wieblingen. Die Verbindung über den Wehrsteg ist nur über Treppen mit steilen Schieberampen erreichbar, Fahrräder müssen dort geschoben werden, da der Wehrsteg nur für den Fußverkehr freigegeben ist. Aufgrund der unzureichend erhaltenen Substanz der Wehranlage Wieblingen soll diese durch einen Neubau ersetzt werden. Zur Prüfung, ob mit dem Ersatz des Wehres Wieblingen auch eine verkehrliche Verbesserung zu erreichen ist, hat die Stadt Heidelberg im Rahmen der Konzeption das Ingenieurbüro des Amts für Neckarausbau Heidelberg im Jahr 2012 mit der Planung eigener Wehrstegvarianten beauftragt. Im Ergebnis würde eine Verbreiterung des Wehrsteges auf fünf Meter sowie die Herstellung einer Rampe auf der Neuenheimer Seite und einer Überführung über die Vangerowstraße ca. 6,5 Mio. Euro kosten. Dieser Mehrbetrag wäre durch die Stadt Heidelberg zu finanzieren. Der von der Bundeswasserstraßenverwaltung vorgesehene Bauablauf wird sich über etwa zehn Jahre erstrecken. Der Baubeginn ist derzeit für das Jahr 2020 vorgesehen, mit der Fertigstellung ist 2030 zu rechnen. Während der Bauzeit kann keine durchgängige Nutzung für den Fußgängerverkehr gewährleistet werden. Mit wiederholten Sperrungen über mehrere Wochen ist zu rechnen. Die Lage des Wehrstegs ist in Hinblick auf die nördliche Fortführung in den Campus Neuenheimer Feld und die Weiterführung in das Handschuhsheimer Feld hinein zu weit westlich, da die Fortführung über die Nord-Süd-Hauptachse im Campus Neuenheimer Feld erfolgen soll (siehe hierzu Sitzungsprotokoll der SEVA-Sitzung vom 16.10.2013 zur Drucksache 0159/2013/IV).

2.1 Fuß- und Radwegbrücke über den Neckar („Neckarbrücke“)

Die Grundlagenermittlung in Bezug auf die Bundeswasserstraße ist abgeschlossen. Derzeit erfolgt die technische Grundlagenermittlung durch die von der Verwaltung beauftragte Planungsgesellschaft König und Heunisch (KHP), Frankfurt. Es ist beabsichtigt die Brücke auf der Südseite des Neckars westlich des Bürogebäudes Vangerowstraße 20 vorbeizuführen. Die Brücke soll in Hochlage über die Vangerowstraße fortgeführt werden, eine Verknüpfung der Brücke mit dem Geh- und Radweg auf der Nordseite der Vangerowstraße scheidet aus verkehrlichen Gründen aus, da eine (rollstuhl- und fahrradgerechte) Rampe in Fahrtrichtung Nord-Süd im Umfeld der engen Bebauung nicht einzuordnen ist.

Die Gebäudeeigentümer sind über das Vorhaben informiert worden. Im Rahmen der technischen Grundlagenermittlung wird u.a. geprüft, an welcher Stelle ein Brückenpylon im Neckar errichtet wer-

den kann und welche Randbedingungen in den Uferbereichen zu beachten sind (Bebauung, Bäume, unterirdische Infrastruktur, Verkehrswege etc.). Ein nach dem derzeitigen Stand wasserbautechnisch möglicher Brückenverlauf ist in Anlage 2 dargestellt.

Es ist vorgesehen im Jahr 2016 einen Gestaltungswettbewerb für die Rad- und Fußwegebrücke durchzuführen. In 2017 soll die Genehmigungsplanung erstellt und das Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Ein Baubeginn ist frühestens ab 2018 möglich. Dieser ist insbesondere abhängig von der Bereitstellung von Mitteln im städtischen Haushalt, der Fördermittelsituation und der Herstellung von Baurecht. Gegenwärtig enthalten weder der Haushaltsplan 2015/16 noch die mittelfristige Finanzplanung über die Planungsmittel in Höhe von 175.000 € hinaus Mittel für die Umsetzung der Maßnahme.

2.2 Fuß- und Radverkehrsverbindung Campus Im Neuenheimer Feld – Bahnstadt („Gneisenaubücke“)

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 u.a. eine Fuß- und Radbrücke in der Achse der da-Vinci-Straße auf Bahnstadtseite vor. Auf der Nordseite der Gleise von Deutscher Bahn und RNV-OEG trifft sie auf die Gneisenaustraße. Von dort aus ist eine Anbindung an die „Neckarbrücke“ vorgesehen. Nach Süden wird die Fahrradverbindung über die Bahnstadtpromenade, die Geh- und Radwegbrücke über die Speyerer Straße und schließlich über die Radwege in den Ausgleichsflächen der Bahnstadt zum S-Bahnhof Weststadt/Südstadt und die anderen südlich gelegenen Stadtteile Heidelbergs geführt.

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 23.07.2015 beschlossen die Geh- und Radwegbrücke Gneisenaustraße prioritär weiter zu planen und baulich umzusetzen (siehe Vorlage 0214/2015/BV). Die Finanzierung erfolgt über das Treuhandvermögen Bahnstadt.

2.3 Verbindung zwischen „Gneisenaubücke“ und „Neckarbrücke“

Zur Verbindung der beiden Brücken muss die Vangerowstraße und die B37 gequert werden. Der genaue Streckenverlauf ist noch offen. Es wird angestrebt die Brücke vom südlichen Neckarufer zu verlängern um so die Vangerowstraße und die B37 kreuzungsfrei queren zu können. Der Geh-/Radweg wird dann entlang der Gneisenaustraße zum Hauptbahnhof geführt. Zur Bahnstadt wird der Weg über die Gneisenaubücke geführt. Der Rad-/Fußverkehr von Wieblingen und aus Richtung Altstadt soll über Rampen auf die Brücke geführt werden. Die Lage der Rampen ist noch offen. Gleiches gilt für die städtebaulichen, freiraumplanerischen und finanziellen Auswirkungen der planfreien Querungen von Vangerowstraße und B37.

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
		Begründung: Die Nutzung des Fahrrads wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Skizze Stadtteilverbindungen Radverkehr – ALT
01	Skizze Stadtteilverbindungen Radverkehr – NEU
02	Lageplan