

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0071/2019/BV**

Datum:  
28.02.2019

Federführung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:  
Dezernat I, Amt für Öffentlichkeitsarbeit  
Dezernat II, Amt für Baurecht und Denkmalschutz  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement  
Dezernat II, Tiefbauamt  
Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Stadt an den Fluss  
Machbarkeitsstudie Neckaruferpromenade mit  
Radhaupttroute  
hier: Beschluss zur vertiefenden Planung der  
Umsetzungsmöglichkeiten**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	14.03.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Bezirksbeirat Bergheim	27.03.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Bau- und Umweltausschuss	02.04.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	09.05.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Bergheim, der Bezirksbeirat Altstadt und der Bau- und Umweltausschuss empfehlen folgende Beschlüsse des Gemeinderats:*

- *Der Gemeinderat stimmt zu, die Planung zur Neckarufersperrpromenade entlang einer Radhaupttroute auf der Strecke Wieblinger Wehr bis Karlstor auf Grundlage der Machbarkeitsstudie zu vertiefen und entsprechende Fördermittelanträge für das Gesamtprojekt zu stellen.*
- *Das Gesamtprojekt wird schrittweise über Einzelmaßnahmen entwickelt, für die dann bei entsprechendem Planungsstand abhängig von der Finanzierbarkeit jeweils Maßnahmengenehmigungen eingeholt werden.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• einmalige Kosten <b>Ergebnishaushalt</b> für die Studiererstellung	65.000
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Ansatz in 2017	30.000
• Ansatz im 2018	35.000
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Leitprojekt von Stadt an den Fluss ist die Neckarufersperrpromenade, die das Verhältnis von Stadt und Fluss für Heidelberg neu definieren kann. Ein erster Teilabschnitt befindet sich derzeit mit der Baumaßnahme am Neckarlauer in der Umsetzung.

Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Neckarufersperrpromenade mit Optimierung der Radwegführung zeigt Erfolgsaussichten für eine Umsetzung in Teilabschnitten. Detailprüfungen erfolgen im nächsten Schritt – der vertiefenden Planung der Realisierung.

Die Machbarkeitsstudien für die Neckarufersperrpromenade und die Radhaupttroute dienen der Vorbereitung zur Fördermittelantragstellung.

## Begründung:

### Leitidee

Unter dem Oberbegriff „Stadt an den Fluss“ verfolgt die Stadt Heidelberg die gesamtstädtische Strategie einer verbesserten Verknüpfung von Stadt und Fluss. Eine besondere Aufgabe der Stadt ist dabei die Schaffung attraktiver Freiräume bei hoher Bebauungsdichte und hohem innerstädtischen Wohnanteil. Der Neckar besitzt in diesem Kontext eine zentrale Bedeutung sowohl für die Entwicklung von Freiräumen als auch für die Bildung eines eigenständigen Profils der Stadt Heidelberg. Er soll als öffentlicher Raum an vielen Stellen erlebbar sein, qualitativ aufgewertet werden und an möglichst vielen Abschnitten uferbegleitende attraktive Fuß- und Radwege anbieten. Das Neckarufer stellt in diesem Zusammenhang einen innerstädtischen Freiraum mit großem Potenzial dar. Die Weite, der Blick auf das Gegenüber, die Bergkulisse im Hintergrund und das Wasser sind unübertroffene Qualitäten, die es zu aktivieren gilt.

Der Bezug der Altstadt und Bergheims zum Neckar ist gestört. Laut Stadtentwicklungsplan ist deshalb das Leitbild „Stadt am Fluss“ bei städtebaulichen Maßnahmen und Veränderungen in der Kernstadt voranzustellen. Das südliche Neckarufer im Stadtgebiet Heidelberg, welches zuletzt in den 50er bis 70er Jahren starke Veränderungen entlang des Ufers erfahren hat, ist geprägt von der Bundesstraße 37. Die aktuelle Verkehrsführung schneidet weitgehend die wertvollen Uferbereiche von der Stadt ab. Die uferbegleitende Straße ist heute wenig einladend und an manchen Stellen sehr eng. Viele flussnahe Orte sind den Anwohnern und Besuchern fremd, sind unattraktiv und teilweise unzugänglich. Auf engstem Raum versuchen alle Verkehrsteilnehmer miteinander auszukommen, trotzdem fühlt man sich an einigen Stellen unsicher. Eine Neuordnung und Verbesserung der aktuellen Situation ist für Anwohner und Besucher der Stadt dringend erforderlich. Das formulierte Ziel ist eine zusammenhängende Promenade entlang einer Radhaupttroute, um die Stadt an den Fluss zu bringen.

Eine Wegeverbindung auf Wasserniveau von der Alten Brücke in der Altstadt bis zum Rizal-Ufer in Wieblingen wurde ergänzend zum Auftrag aus dem Gemeinderat auch aus der Bürgerschaft als Maßnahme während der Aktion NECKARORTE 2016 vorgeschlagen.

Die Verwaltung hat Ende 2017 den Auftrag zur Erstellung der Machbarkeitsstudie (**Anlage 01**) an die Arbeitsgemeinschaft Neckaruferweg vergeben. Zum Thema der Verkehrsoptimierung und Radwegeführung wurde ein weiterer Auftrag zur Ergänzung der Machbarkeitsstudie um den Aspekt der Radwegeführung entlang der Neckaruferpromenade vergeben. Diese Studienergänzung (**Anlage 05**) liegt seit Januar 2019 im Ergebnis vor.

Beide Untersuchungen gliedern sich inhaltlich in die Bestandteile Vorbereitung und Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Konzeptionierung mit Ableitung der Vertiefungsbereiche und den Handlungsempfehlungen zur Umsetzung. Im Vordergrund steht die Neckaruferpromenade als Steganlage für den Fußverkehr, die teilweise auch im Bereich der Alten Brücke und in Bergheim über Land verläuft. In der Konsequenz entsteht für den Anschluss einer Radhaupttroute ab Bergheim Neckarbrücke eine Trasse für den Lückenschluss des Radwegenetzes in Richtung Neckargemünd.

Die Neckaruferpromenade ist in zehn Vertiefungsbereiche untergliedert, die jeweils eine eigene Charakteristika haben und einen Vorschlag für eine besondere Nutzung skizzieren. Diese Nutzungen stellen Optionen dar, die nach vertiefender Prüfung auch erst in späteren Schritten abhängig von der jeweiligen Finanzierbarkeit zu realisieren wären. (**Anlage 01a**)

## Historie

Erste Überlegungen zu Stadt an den Fluss existieren bereits seit 1987. Damals wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Ufertunnel zwischen Jubiläumsplatz und Karlstor beauftragt. Mit Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes 1994 hat der Gemeinderat der Verwaltung den Auftrag gegeben die Tunnellösung auf Finanzierbarkeit zu prüfen. Nach der Umweltverträglichkeitsuntersuchung 1997 wurde 2001 der Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben. Ein Beschluss zum Bau des Neckarufertunnels wurde gefasst. Später folgten weitere Machbarkeitsuntersuchungen mit verschiedenen Planungsvarianten. 2005 erhielt die Verwaltung den Auftrag, das Konzept „Stadt an den Fluss light“ zu vertiefen. Mit dem Stadtteilrahmenplan Altstadt wurde 2006 beschlossen die „Vision Stadt an den Fluss“ zu verwirklichen. Parallel folgten Voruntersuchungen für eine Neckaruferpromenade. 2007 wurde im Bauausschuss über den Zwischenstand dieser Voruntersuchungen zur Neckaruferpromenade informiert (**Drucksache 0156/2007/IV**).

2008 fasste der Gemeinderat den Grundsatzbeschluss zu „Stadt an den Fluss“ (**Drucksache 0247/2008/BV**). Es folgte im gleichen Jahr der Wettbewerb „Stadt an den Fluss“ und die Entwicklung eines Finanzierungsplans (**Drucksache 0092/2008/IV**). Die Wettbewerbsergebnisse wurden 2009 mehrheitlich beschlossen, es fand ein Erlebnistag „Stadt an den Fluss“ am Neckar statt, und es wurde ein Antrag auf Projektaufnahme in das Förderprogramm des Landes gestellt. 2010 erhielt die Verwaltung Rückmeldungen des Ministeriums mit Hinweisen zu Planungsänderungen. Der Gemeinderat hat im selben Jahr unter der Voraussetzung einer vorliegenden Finanzierungszusage des Landes einen Bürgerentscheid zum Neckarufertunnel befürwortet (**Drucksache 0347/2010/BV**). Auf Grund der unzureichenden Fördermittelzusage des Landes wurden alle weitere Planungen gestoppt und auch der Bürgerentscheid nicht umgesetzt (**Drucksache 0067/2011/BV**).

In den Haushaltsberatungen zum Doppelhaushalt 2015/2016 stellte der Gemeinderat den Antrag, die Planungen zum Projekt „Stadt an den Fluss“ auf Basis der bereits vorliegenden Pläne weiterzuverfolgen. Dazu solle ein Masterplan entwickelt werden, der nicht nur die „große Lösung“ mit Tunnel, sondern auch alle denkbaren noch so kleine Maßnahmen ergebnisoffen prüft. 2016 informierte die Verwaltung über den neuen Projektansatz und die Ziele für „Stadt an den Fluss“ (**Drucksache 0032/2016/IV**). Daraufhin wurde von der Architektenkammergruppe Heidelberg und der Verwaltung die Aktion NECKARORTE initiiert (**Drucksache 0029/2017/IV**) und im Ergebnis der Aktion ein Arbeitsprogramm „Stadt an den Fluss“ entwickelt (**Drucksache 0144/2017/IV**). Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2017/2018 hat der Gemeinderat der Verwaltung den Auftrag geben, das vorliegende Konzept „Stadt an den Fluss light“ aus dem Jahr 2005 mit einer Machbarkeitsuntersuchung zu überprüfen.

Mit Drucksache 0069/2018/AN hat der Gemeinderat die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob es Möglichkeiten für eine Anbindung der Stadthalle mittels eines kleinen Tunnels an den Neckarlauer gäbe. Eine unterirdische Anbindung der Stadthalle ist nach Prüfung durch die Verwaltung technisch nicht möglich. Im Bereich vor der Stadthalle verläuft unter der B37 der Hauptsammelkanal circa 4m unterhalb der Straßendecke. Für eine Untertunnelung bedarf es einer Konstruktionshöhe, die die Straßendecke auch für Schwerlastverkehr hält. Ein Durchstich vom Neckarlauer müsste auf Grund des niedrigen Höhenunterschiedes zunächst circa 1,5m in die Tiefe gehen und tangiert damit unmittelbar den Hauptsammelkanal. Diese Anbindungsvariante ist technisch nicht unmöglich, jedoch unter den geschilderten Umständen wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Machbarkeitsstudie geht auf die Frage in der Form ein, dass erleichterte Querungen sowohl westlich als auch östlich der Stadthalle über die B37 entwickelt werden (Anlage 6). Ein erleichterter Übergang auf Höhe des Haupteingangs der Stadthalle zum Neckarlauer wird durch eine Mittelinsel und einen Materialwechsel der Fahrbahn optimiert. Ebenso wird eine Querung östlich des Montpellierplatzes im Zuge der Bushaltestelle durch einen Materialwechsel und eine Mittelinsel ermöglicht.

## **Radhauptroute**

Die B 37 übt mit ihrer hohen Kraftfahrzeug-Verkehrsbelastung eine starke Trennwirkung zwischen Altstadt beziehungsweise Bergheim und dem Neckarufer aus. Die Tagesbelastungen steigen von Ost nach West von circa 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag im Bereich des Karlstors bis auf über 30.000 Kraftfahrzeuge pro Tag im Bereich der Vangerowstraße an. Weder der Fußverkehr noch der Radverkehr finden im Bereich des südlichen Neckarufers derzeit angemessene Bedingungen vor. Beide Verkehrsarten stehen vielmehr teilweise in einer konfliktträchtigen Flächenkonkurrenz. Die Überquerungsbedingungen zwischen der Stadt und dem Neckarufer sind unzureichend.

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie Neckarufersperrpromenade wurden die Handlungsspielräume zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs im Zuge der B 37 vertiefend geprüft und zu einem den heutigen Anforderungen an die Führung des Radverkehrs gerecht werdenden Planungsvorschlag weiterentwickelt. Für den Radverkehr stellt die B37 sowohl im städtischen Hauptradverkehrsnetz als auch im Netz des Rhein-Neckar-Kreises eine Hauptradroute dar. Neben dem Alltagsradverkehr hat die Strecke auch für Radtouristen erhebliche Bedeutung. Insgesamt genügt das Flächenangebot auf weiten Streckenabschnitten nicht den Anforderungen an eine nutzungsverträgliche Fortbewegung für den Fuß- und Radverkehr. Im zentralen Altstadtbereich (etwa zwischen Stadthalle und Neckarmünzplatz) ist das Angebot völlig unzureichend. Insbesondere wird hier auch die Aufenthaltsfunktion für den Fußverkehr erheblich beeinträchtigt. Aktuell ist die Streckencharakteristik der B37 vorrangig auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet.

Die Untersuchung für eine Radhauptroute kommt zu dem Ergebnis, dass die Schaffung einer verkehrssicheren und gut nutzbaren Radverkehrsführung machbar, verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist. Die Überquerbarkeit der B37 kann für den Fußverkehr verbessert und die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Neckar verringert werden. Gleichzeitig wird Potenzial für eine bessere Integration der Straße in das städtebauliche Umfeld gewonnen. Generell sind in Teilbereichen entlang der Promenade Kompromisse für alle Verkehrsarten unabdingbar. Die Umsetzung einer Radhauptroute entlang der B37 steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Realisierung einer Neckarufersperrpromenade auf Wasserniveau.

Im nächsten Schritt einer vertiefenden Planung ist eine enge Verzahnung der Neckarufersperrpromenade und der Radhauptroute erforderlich, um Querungsstellen und Zugänge zur Promenade aufeinander abzustimmen und um städtebauliche und verkehrliche Belange im Detail zu harmonisieren.

Das Land Baden-Württemberg plant derzeit federführend die Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg. Der Abschnitt auf der südlichen Neckarseite bis zum Bismarckplatz ist dabei eine mögliche Trassenalternative. Die Planungsvorschläge aus der ergänzenden Radverkehrsstudie sollen in die Planungen zur Radschnellverbindung einfließen.

## **Machbarkeit - Realisierbarkeit**

Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist die inhaltliche, technische und gestalterische Umsetzbarkeit eine Promenade entlang des südlichen Neckarufers im Bereich zwischen dem Wehrsteg-Karlstor und dem Wieblinger Wehrsteg (Altstadt und Bergheim). Das mit dem Uferweg verbundene große Ziel ist die Schaffung einer zusammenhängenden, fußläufigen Verbindung entlang des Neckars innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Die zu untersuchende circa 3,7 Kilometer lange Uferzone könnte in jedem Teilbereich dieses Weges eigenständig und in sinnvollen Bauabschnitten umgesetzt werden. Zugleich könnte sich mit dem neuen Uferweg die Möglichkeit ergeben, den bestehenden, parallel zur Straße geführten Fuß- und Radweg neu zu organisieren und dabei auch die Verkehrsführung für den MIV zu verbessern. Die Promenade ist als Wegeverbindung teilweise schwimmend, teilweise fest, teilweise an Land vorgesehen,- möglichst unabhängig von Straße und Gehweg.

Die in der Machbarkeitsstudie gezeichnete Vision einer Neckarufersperrade wurde auf Basis vieler Gespräche mit den angrenzenden Vereinen, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt und den in der Projektgruppe Stadt an den Fluss beteiligten Fachämtern und den unteren Behörden entwickelt.

Mit der weiterführenden Planung kommt es nun darauf an, im Hinblick auf das betroffene Fachrecht verbindliche Aussagen zur Realisierbarkeit hinsichtlich der Bebauungsmöglichkeiten am Gewässerrandstreifen (Wassergesetz des Landes), zum Hochwasserschutz und zum Denkmalschutz zu erhalten. Auf dieser Grundlage können dann die einzelnen Bauabschnitte weiter konkretisiert werden.

## **Umweltaspekte**

Im Rahmen der Studiererstellung wurde auch eine Habitatpotentialanalyse beauftragt. Dabei wurde geprüft ob eine Inanspruchnahme des südlichen Uferbereiches zu Konflikten mit den Themen des Arten- und Naturschutzes kommt. In der Potentialanalyse wurde für das gesamte Neckarufer insgesamt ein geringes ökologisches Potential festgestellt. Eine Ausnahme, insbesondere aufgrund der Ufergehölze, bilden hier die Vertiefungsbereiche „Stadt im Fluss“ und „Iqbal-Ufer“. Das Iqbalufer stellt einen besonders sensiblen Bereich dar. Die ökologisch wertvollen Gehölzstrukturen haben besondere Bedeutung für Fauna und Flora, insbesondere für den Biber, Vögel und Fledermäuse und müssen daher erhalten werden.

Im Zuge der weiteren Vertiefung empfehlen die Gutachter großflächige Eingriffe in diese Gehölzbestände zu vermeiden und die Planung an die räumliche Situation anzupassen. Zur Beruhigung der Uferbereiche könnten die vorhandenen Ufergehölze ergänzt und damit eine Vergrößerung des Gehölzbestandes erreicht werden. Die sonstigen Uferabschnitte bieten keine beziehungsweise nur geringe Habitatstrukturen und stellen aus naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Sicht keine besonders sensiblen Bereiche dar.

Die vorgeschlagenen schwimmenden Grünflächen „floating green“ können zudem eine Grünflächenvernetzung ermöglichen und die Promenade um Trittsteinbiotope ergänzen. Sie dienen nicht nur als Lebensraum und Nahrung über und unter Wasser (beispielsweise für Amphibien, Fische, Insekten und Vögel) und verbessern die Wasserqualität, sondern werten den Bereich durch ihre Begrünung auch optisch auf.

Die vorliegende arten- und naturschutzrechtliche Prüfung stellt eine Momentaufnahme dar und ist Grundlage für eine weitere ergebnisoffene Planung. Zur konkreten Fragstellung der oben genannten Bausteine müssen weitere Detailplanungen mit einer vertiefenden Untersuchung begleitet werden.

## **Finanzierung**

Für erste Teilabschnitte einer Neckaruferpromenade – wie beispielsweise der Neckarlauer in der Altstadt – hat die Verwaltung im aktuellen Doppelhaushalt 210.000 Euro für planerische Vertiefungen und 1.500.000 Euro für die Umsetzung von Baumaßnahmen budgetiert, davon 1.000.000 Euro für die Baumaßnahmen am Neckarlauer in 2019 und 500.000 Euro für weitere Maßnahmen in 2020.

### **Bundesförderung Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr**

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) unterstützt Modellprojekte, die attraktive Angebote für den Radverkehr entwickeln. Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur bedarfsgerechten und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenraumes. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses für einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren. Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 65 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, mindestens jedoch 200.000 EURO und maximal 10.000.000 EURO. Projektskizzen können jeweils von August bis November 2019 und 2020 eingereicht werden.

### **Landesgemeindefinanzierungsgesetz – Rad- und Fußverkehr**

Das Land Baden-Württemberg unterstützt im Rahmen der Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, die nachhaltig zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Land beitragen. Mitfinanziert werden unter anderem der Bau, Ausbau beziehungsweise Umbau von separat geführten Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen im Zuge von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast sowie die Ausstattung von Fußverkehrsanlagen mit Bänken oder anderen geeigneten Sitzmöblierungselementen sowie Sanitäranlagen (öffentliche Toiletten). Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Die Höhe der Förderung beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Antrag und Aufnahme in das Förderprogramm sind jeweils spätestens bis Ende September des Vorjahres der Maßnahmenrealisierung einzureichen.

### **Städtischer Haushalt**

Für die Folgejahre stehen jeweils 500.000 Euro in der mittelfristigen Finanzplanung. Je nach Planungsstand, Ergebnis der vertiefenden Untersuchungen und Fördermittelkulisse muss im kommenden Haushalt geprüft werden, ob diese Ansätze angepasst werden sollten.

## **Umsetzungszeitraum**

Die Neckaruferpromenade ist in mehrere Vertiefungsbereiche untergliedert die gleichzeitig Grundlage für eine abschnittsweise Realisierung darstellen können. Im Prinzip lassen sich einzelne Segmente der Promenade auch einzeln entwickeln und über die Jahre erweitern. Die Verwaltung strebt eine mittelfristige Umsetzung nach abgeschlossener Planung von bis zu 10 Jahren an. Denkbar ist es auch, in einem ersten Schritt einzelne Vertiefungsbereiche zunächst mit den vorgeschlagenen Nutzungsoptionen wie beispielsweise die Treppen- und Sitzstufenanlage am Neckarmünzplatz oder den Neckarwalk zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Neckarlauer aufzuwerten und somit den Einstieg in eine Promenade am Neckar zu erleichtern.

Ein erster Abschnitt dieser Promenade wird aktuell mit Baumaßnahme „barrierearmer Neckarlauer“ (**Drucksache 0196/2018/BV** und **Drucksache 0286/2018/BV**) entwickelt.

### **Bürgerbeteiligung**

Das Interesse am Projekt Stadt an den Fluss in der Bürgerschaft wird von der Verwaltung als hoch empfunden. Diese Einschätzung wird auf Basis der Beteiligungen an den NECKARORTE Veranstaltungen und der zahlreichen Ideen und Maßnahmenvorschläge getroffen. Eine durchgängige Promenade auf Wasserniveau findet sich wie erwähnt auch im Arbeitsprogramm Stadt an den Fluss wieder, dass aus den Maßnahmenvorschlägen der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger abgeleitet wurde.

Grundlage für den nächsten Schritt der vertiefenden Planungen wird auch das Feedback aus den Beteiligungsveranstaltungen sein, die mit der Aktion NECKARORTE 2019/2020 flankierend stattfinden.

### **Weiteres Vorgehen**

Für Heidelberg bietet sich nach rund 30 Jahren erneut die Chance, ein Stück mehr Lebensqualität für die Stadt am Fluss zu entwickeln. Als stadtbildprägendes Element optimiert die Neckaruferpromenade den umweltfreundlichen Radverkehr, verbessert die Vernetzung der Stadtteile miteinander und schafft Zugänge zum Neckar.

Die Machbarkeitsstudie Neckaruferpromenade und Radhaupttroute stellt die Grundlage für eine vertiefende Planung und für die Akquise von Fördermitteln. Mit Beschluss durch den Gemeinderat plant die Verwaltung zunächst die Förderprogramme bei Bund und Land zu aktivieren.

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

Der Beirat für Menschen mit Behinderung wurde zu diesem Zeitpunkt nicht beteiligt. Maßnahmen die sich aus der Machbarkeitsstudie entwickeln könnten, werden im Rahmen der vertiefenden Planungen zur Abstimmung vorgelegt.



## 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:
SL7	+	<b>Ziel/e:</b> Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen. <b>Begründung:</b> Das Projekt „Stadt an den Fluss“ wird im Sinne des Leitbildes fortgeführt. <b>Ziel/e:</b>
SL8		<b>Ziel/e:</b> Groß- und kleinräumige Freiflächen erhalten und entwickeln <b>Begründung:</b> Der Erhalt und die Entwicklung von Freiflächen ist ein wesentliches Ziel von Stadt an den Fluss. <b>Ziel/e:</b>
SL10		<b>Ziel/e:</b> Barrierefrei Bauen <b>Begründung:</b> Bisher nur schwer zugängliche Uferbereiche sollen barrierefreundlich erschlossen werden. <b>Ziel/e:</b>
SL11		<b>Ziel/e:</b> Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern <b>Begründung:</b> Zahlreiche Ideen und Maßnahmenvorschläge thematisieren Fragestellung der Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität entlang des Neckarufers. <b>Ziel/e:</b>

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

Zielkonflikte entstehen zwischen den normativen Regelungen des Denkmal-, Hochwasser-, Natur- und Artenschutzes und der Verbesserung der Uferqualitäten. Die Entwicklung eines Konsenses stellt daher eine große Aufgabe der beteiligten Akteure dar.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01/01a	Machbarkeitsstudie Promenade am Neckar mit Wasserterrassen, Vertiefungsbereiche
02	Neckaruferpromenade – Visualisierungen
03	Neckaruferpromenade – Übersicht Konzeptstudie
04	Neckaruferpromenade – Übersicht mit Handskizzen der Vertiefungsbereiche
05	Studienergänzung Radverkehrsführung an der B37 entlang des Neckarufers
06	Radverkehrsführung Übersichtspläne
07	Straßenquerschnitte - Variantenbetrachtung
08	Radverkehrsführung - Entwurfsskizzen
09	Lageplan Alte Brücke
10	Lageplan Stadthalle bis Marstallstraße