

# 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

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 Klima- schutz, Umwelt und Mobi- lität	17.01.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	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:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• aktuelle Kostenschätzung Vorentwurfsplanung	ca. 12.900.000
<b>Einnahmen:</b>	
• Förderantrag für das Bundes- und Landesprogramm wird gestellt.	offen
<b>Finanzierung:</b>	
• 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.

## **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 Neckaruferspomenade 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 Regelmäßigkeit 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 Ver-

kehrssicherheit 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	+	<b>Ziel/e:</b> Barrierefrei Bauen <b>Begründung:</b> Barrierefreier Ausbau der Verkehrsflächen, Bushaltestellen und signalisierten Querungen (Bestand und Neuplanung). Die B37 wird in adäquaten Abständen querbar. <b>Ziel/e:</b>
SL 7	+	<b>Ziel/e:</b> Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen <b>Begründung:</b> 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. <b>Ziel/e:</b>
MO 4	+	<b>Ziel/e:</b> Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> 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)