

Neckaruferspomenade

Verkehrliche Vorstudie

Kurzfassung

Stand: 06.November 2007

1. Bestandsaufnahme

Zur besseren Möglichkeit einer verkehrlichen Analyse der Altstadt hat die Stadt Heidelberg im Frühjahr 2007 eine Verkehrserhebung und Verkehrszählung an allen relevanten Zufahrten zur Altstadt durchführen lassen. Die Zähl- und Erhebungsstellen waren:

1. Neckarstaden oben
2. Neckarstaden unten (B37)
3. Schlierbacher Landstraße / Karlstorbahnhof (B37)
4. Klingenteichstraße
5. Gaisbergtunnel
6. Plöck

Mit der Erhebung können wichtige Erkenntnisse zur Herkunft und zu den Zielen des Kfz-Verkehrs in der Heidelberger Altstadt gewonnen werden. Es wird dabei differenziert zwischen Fahrten im Durchgangs-, Quell- und Ziel- sowie Binnenverkehr bezogen auf die Altstadt. Mit Durchgangsverkehr werden Fahrten bezeichnet, die weder ihren Startpunkt noch ihr Ziel innerhalb der Altstadt haben, diese aber durchqueren. Quellverkehr sind die Fahrten, die in der Altstadt beginnen und außerhalb enden. Zielverkehr werden Fahrten genannt, die den Startpunkt außerhalb der Altstadt haben und in der Altstadt enden. Mit Binnenverkehr werden Fahrten bezeichnet, die sowohl den Startpunkt als auch das Ziel in der Altstadt haben.

Die Karte 1 und Tabelle 1 zeigen die Ergebnisse der Verkehrsbefragung. Die gewonnenen Daten ermöglichen eine relativ genaue Abbildung der Verkehrssituation im Bestand und in den Planfällen. Demnach liegt die heutige Kfz-Belastung der B 37 im Bereich der Alten Brücke bei 18.000 Kfz pro Tag. Der Anteil des Durchgangsverkehrs (ohne Quelle oder Ziel in der Altstadt) nimmt von Ost nach West ab und liegt an der Alten Brücke bei zwei Dritteln. Dort sind demnach 12.000 Kfz pro Tag Durchgangsverkehr.

Tabelle 1

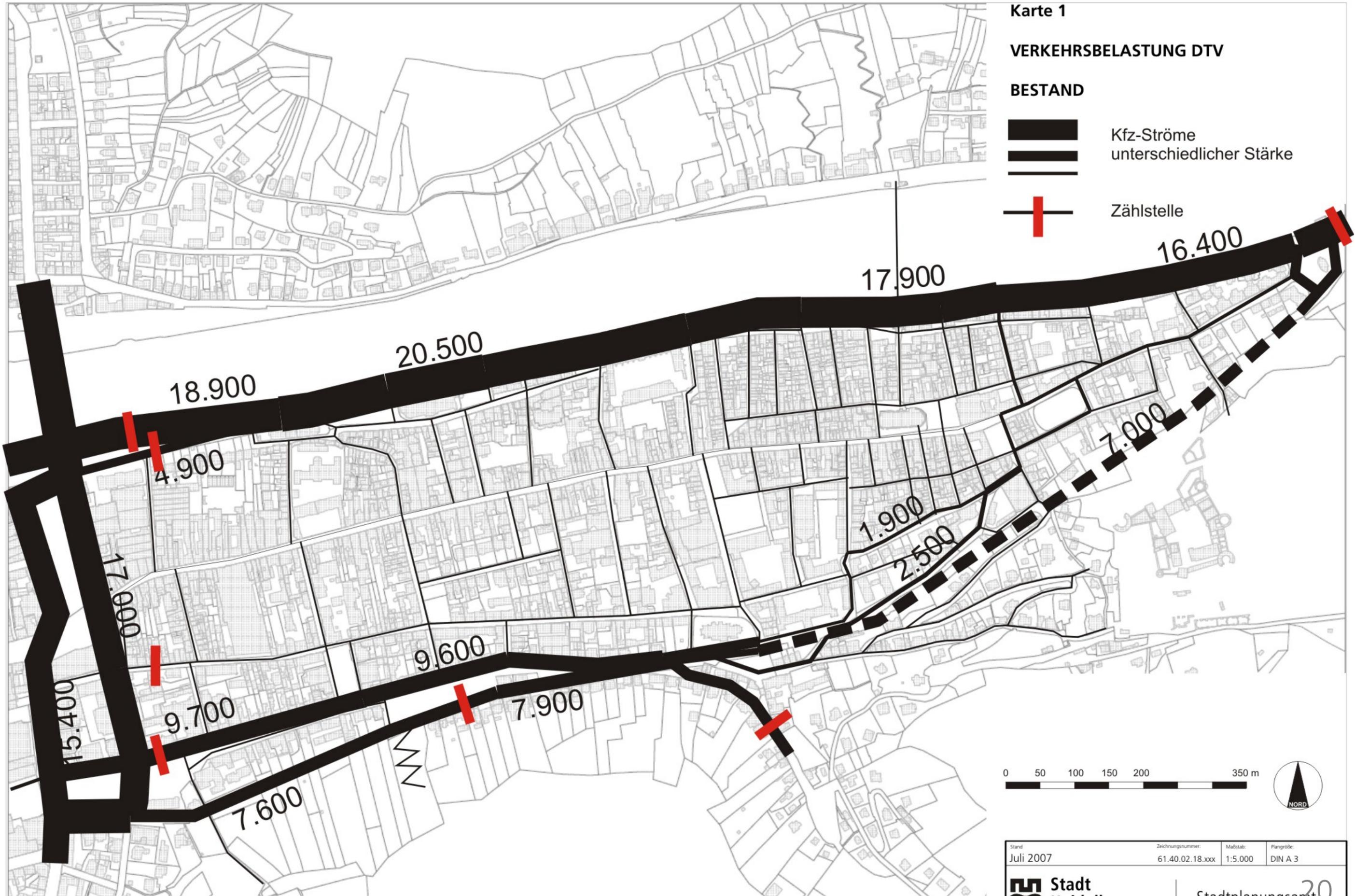
Querschnitt	Gesamtverkehr DTV	Durchgangsverkehr Anteil
Neckaruferstraße Karlstorbahnhof	22.700	74%
Neckaruferstraße Neckarmünzplatz	16.400	75%
Neckaruferstraße Alte Brücke	17.900	67%
Neckaruferstraße Stadthalle	20.500	59%
Neckarstaden unten	18.900	61%
Neckarstaden oben	4.900	12%
Schlossbergtunnel	7.000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

Karte 1

VERKEHRSELASTUNG DTV

BESTAND

-  Kfz-Ströme unterschiedlicher Stärke
-  Kfz-Ströme unterschiedlicher Stärke
-  Zählstelle



Stand	Zeichnungsnummer:	Maßstab:	Plangröße:
Juli 2007	61.40.02.18.xxx	1:5.000	DIN A 3

2 Neckaruferspromeade

Der Ausgestaltung der Neckaruferspromeade kommt besondere Bedeutung zu, die Zielsetzung des Projektes „Stadt am Fluss“ ist eine bessere fußläufige Verknüpfung der Altstadt mit dem Neckarufer und die Schaffung von Aufenthaltsqualität am Flusssufer. Dieses soll durch eine weitgehende Reduzierung des motorisierten Verkehrs an der Promenade realisiert werden.

Möglichkeiten nach Straßenverkehrsordnung hierzu sind:

- die Anordnung von Tempo 30
- die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Schrittgeschwindigkeit)
- die Einrichtung eines Fußgängerbereichs

Im Westen der Altstadt werden über die Neckaruferstraße die Parkhäuser Kraus und Stadthalle sowie der Universitätsparkplatz am Marstall erschlossen. In diesem Bereich sollte auf die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs verzichtet werden. Die Straßenverkehrsordnung schreibt in einem Verkehrsberuhigten Bereich mit Verkehrszeichen 335 Schrittgeschwindigkeit (4 – 10 km/h) vor. Dadurch wird ebenfalls der auf der Neckaruferstraße verkehrende ÖPNV erheblich verlangsamt. Aus diesem Grund sollte ein verkehrsberuhigter Bereich nicht über die gesamte Neckaruferspromeade zwischen Bismarckplatz und Karlstor ausgedehnt werden, sondern nur im Kernbereich eingerichtet werden. Ein geeigneter Abschnitt befindet sich östlich der Marstallstraße, hier biegen die Linien 31 und 32 in Richtung Universitätsplatz ab, bis westlich der Mönchgasse, an welcher die Linie 33 auf die Neckaruferstraße einschwenkt.

Die Neckaruferstraße übernimmt eine Erschließungsfunktion für die nördlichen Quartiere der Altstadt. Diese müssen auch zukünftig erreichbar sein. Eine Erschließung dieser Quartiere von Süden her erscheint nicht zweckmäßig, da alle Fahrzeuge in diesem Fall die Hauptstraße kreuzen würden. Ein Fußgängerbereich am Neckarufer kann also nur auf einem kurzen Stück ohne wesentliche Erschließungsfunktion eingerichtet werden, beispielsweise im Bereich der Alten Brücke zwischen Dreikönigstraße und Fischergasse. Der Bereich um die Alte Brücke ist bereits jetzt sehr touristisch geprägt und kann durch einen direkten Zugang zum Fluss weiter aufgewertet werden. Der Fußgängerbereich muss für den ÖPNV sowie Rettungsfahrzeuge durchlässig sein.

Die Karte 2 (Anlage 3.2) zeigt die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts, in der die Ausweisung des Neckarufers im Bereich der Alten Brücke als Fußgängerbereich vorgesehen ist. Es verbleiben lediglich die Busse des Linienverkehrs sowie Sonder-/Einsatzfahrten (weniger als 300 Kfz pro Tag). Aufgrund der Erschließungsfunktion der Neckaruferstraße erscheint eine längere Fußgängerzone nicht zweckmäßig. Um ein Ausweichen des Ziel- und Quellverkehrs auf die Obere Neckarstraße oder die Untere Straße/Marktplatz zu verhindern, sind auch dort Sperrungen notwendig.

Die Karte 3 sowie die Tabelle 2 zeigt die Verkehrsbelastungen in der beschriebenen Variante. Der Vorteil der Variante Fußgängerzone zeigt sich besonders im Bereich der Alten Brücke. Auf den Zufahrtsstrecken sowie auf den Alternativrouten für den Ziel- und Quellverkehr werden Mehrbelastungen auftreten. Von stärkeren Zunahmen betroffen sind: im Erschließungsnetz der Bereich Kornmarkt/Oberer Fauler Pelz/Zwingerstraße sowie im Hauptnetz der Straßenzug Friedrich-Ebert-Anlage/Schlossbergtunnel und Adenauer-/Bismarckplatz.

Die Tabelle 2 zeigt zudem die Verkehrsbelastungen der zweiten untersuchten Variante Verkehrsberuhigung. Diese lässt ein Befahren des Neckarufers im Bereich der Alten Brücke noch zu. Es verbleibt dort eine Verkehrsbelastung von circa 4.000 Kfz pro Tag durch Ziel- und Quellverkehr der Altstadt. Diese Variante erreicht nicht das eigentliche Ziel, durch den Tunnel einen Teilabschnitt weitgehend kraftfahrzeugfreier Promenade zu schaffen. Die weitere Planung orientiert sich daher an der Variante Fußgängerzone.

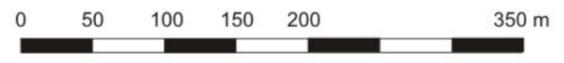
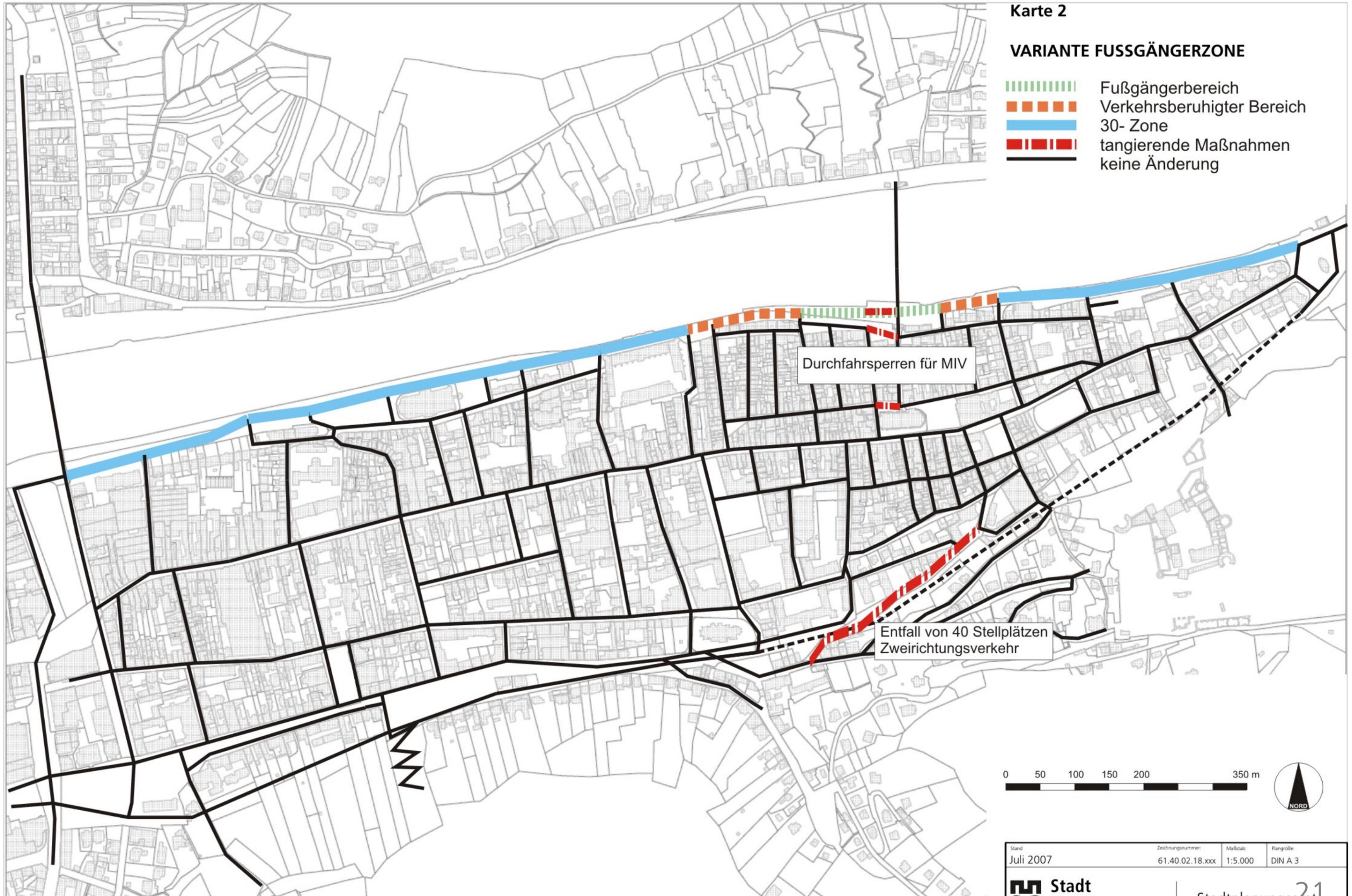
Tabelle 2

Querschnitt \ Variante	Gesamtverkehr DTV		
	Bestand	Verkehrsberuhigung	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 %)

Karte 2

VARIANTE FUSSGÄNGERZONE

-  Fußgängerbereich
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  30- Zone
-  tangierende Maßnahmen
-  keine Änderung



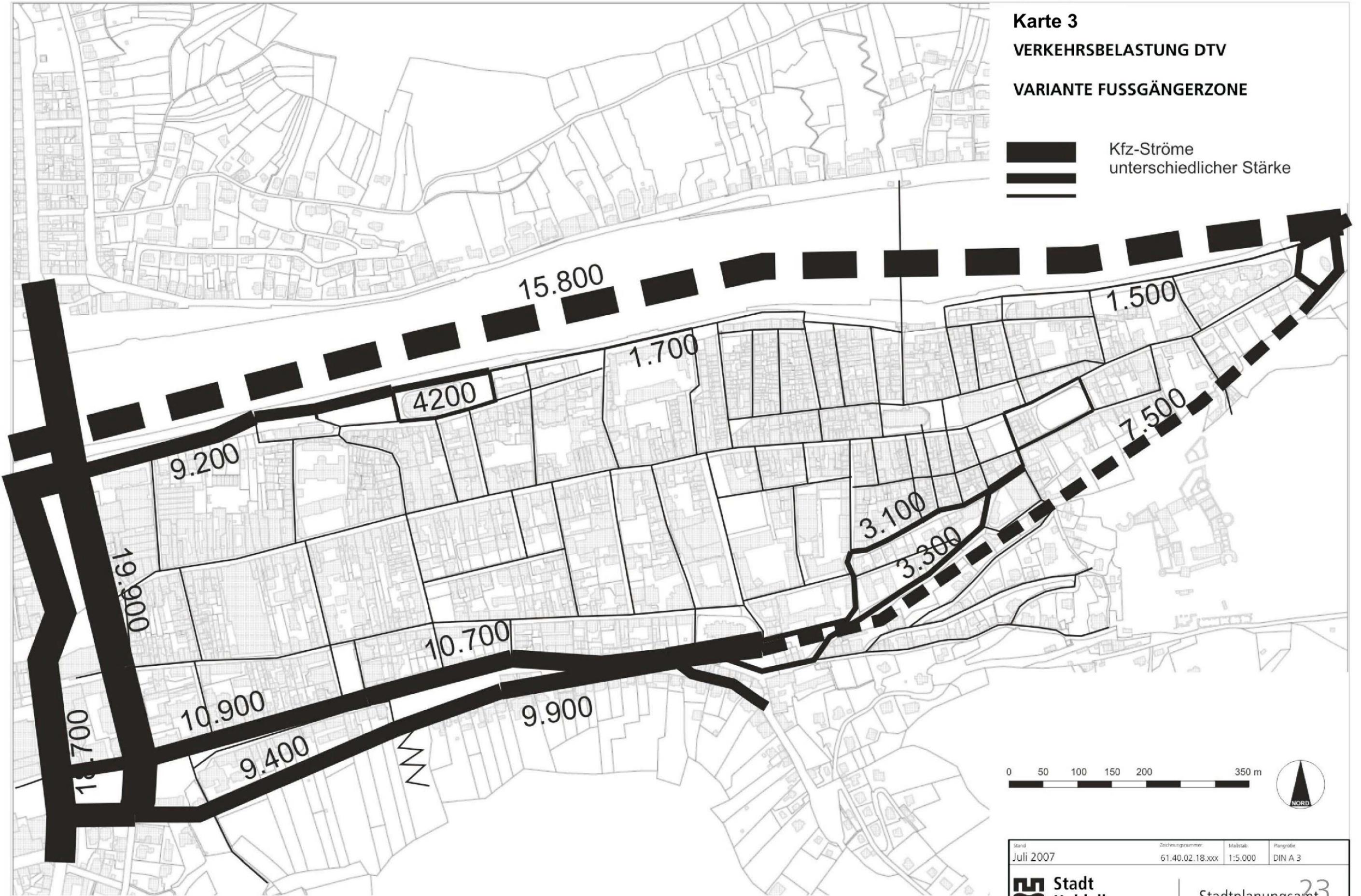
Stand Juli 2007	Zeichnungsnummer: 61.40.02.18.xxx	Maßstab: 1:5.000	Plangröße: DIN A 3
--------------------	--------------------------------------	---------------------	-----------------------

Karte 3

VERKEHRSELASTUNG DTV

VARIANTE FUSSGÄNGERZONE

 Kfz-Ströme
unterschiedlicher Stärke

0 50 100 150 200 350 m



Stand Juli 2007	Zeichnungsnummer: 61.40.02.18.xxx	Maßstab: 1:5.000	Plangröße: DIN A 3
--------------------	--------------------------------------	---------------------	-----------------------

3. Tunnelanbindung

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 hängt ab, von welchen Verkehren der Tunnel genutzt werden kann. Unterschieden wird nach Binnen-, Quell-, und Ziel- sowie Durchgangsverkehr bezogen auf die Altstadt.

Westlicher Tunnelmund / Bismarckplatz

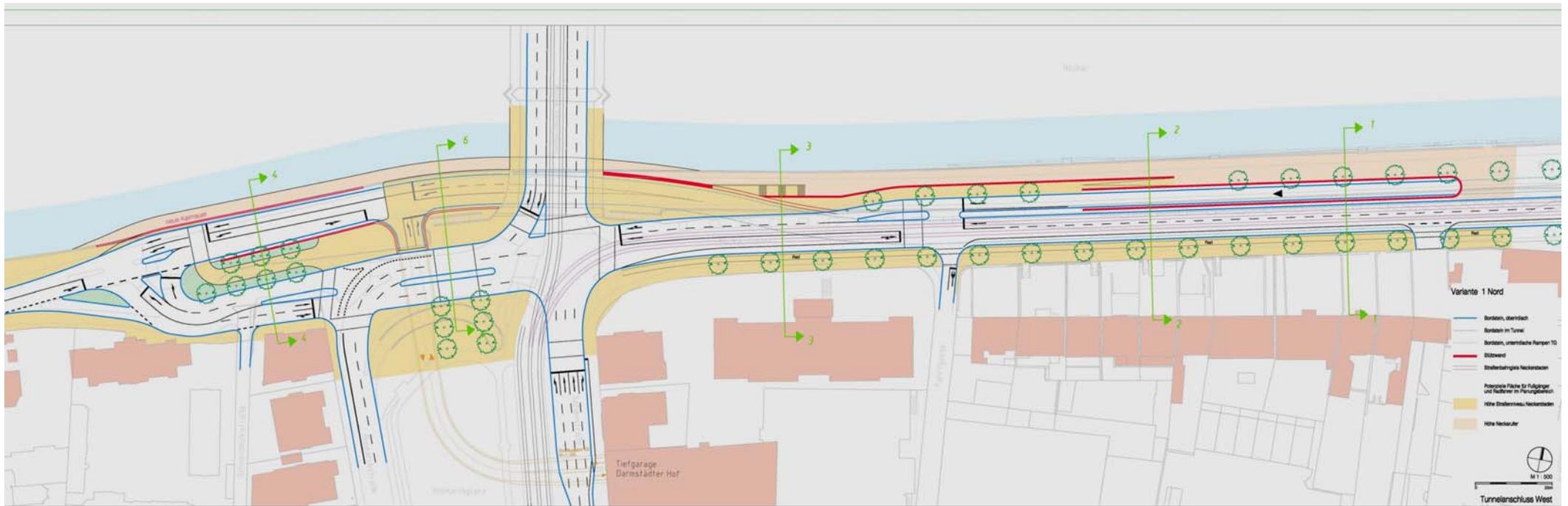
Am westlichen Tunnelmund waren die Ziele der Vertiefung a) eine vollständige Vernetzung der B 37 mit der B 3 und b) eine Aufwertung des Neckarufers am Brückenkopf der Theodor-Heuß-Brücke. Es wurden insgesamt 6 Varianten eingehend untersucht und bewertet. Aus Gründen technischer Machbarkeit und Kosten wurden inzwischen 4 Varianten wieder ausgeschlossen. Von den beiden verbliebenen Varianten bietet die Variante 1 Süd Vorteile bezüglich Aufwertung Neckarufer und Wasserwirtschaft. Die Variante 1 Nord bietet demgegenüber Vorteile in den Kosten und in der verkehrlichen Verknüpfung. Beide Varianten sind technisch umsetzbar.

Östlicher Tunnelmund / Karlstor

Am östlichen Tunnelmund wurde zunächst nochmals untersucht, ob sich die Rampen in den Bereich zwischen Karlstor und Neckarmünzplatz integrieren lassen. Dies hätte Vorteile in den Kosten und der Entlastungswirkung des Tunnels erbracht, musste aber aufgrund erheblicher verkehrlicher und städtebaulicher Nachteile und Nutzungskonflikte verworfen werden. Bereits 2001 wurde daher eine Rampenlage auf Höhe des S-Bahn-Haltepunkts vorgeschlagen. Dort wurden nun die Anforderungen des Busverkehrs (sowie der Straßenbahn-Option) einbezogen und die verkehrsplanerischen Potenziale einer Aufwertung der Stadteingangssituation am Karlstor herausgearbeitet.

Die Lage der Rampe erfordert eine Straßenverbreiterung für die DB-Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Derzeit läuft die Vorabstimmung mit der DB AG. Rückfallebene für ein negatives Ergebnis dieser Abstimmung sind hintereinander angeordnete Einrichtungsrampen anstelle der im Plan dargestellten Doppelrampe.

Darüber hinaus hat die Vertiefung bestätigt, dass die Parkplätze für Touristenbusse in keinem Fall am Standort Karlstor verbleiben können. In Lage und Menge sinnvoller Ersatz kann nach derzeitigem Stand nur im vierspurigen Abschnitt der B 37 in Schlierbach geschaffen werden.



Karte 5 Tunnelmund Ost

