

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Radweg B 37 Schlierbach - Neckargemünd

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.04.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	28.04.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Die Stadt Heidelberg bittet das Regierungspräsidium Karlsruhe um Planung (einschl. Förderanträge) und Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges für Beidrichtungsverkehr entlang der B 37 zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd.

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Plan – Südlicher Neckarradweg in Heidelberg

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: **Ziel/e:**
(Codierung)

MO 1,4,6 Umweltgerechten, nicht-motorisierten Verkehr ausbauen

Begründung:
Stärkung Radverkehr

Ziel/e:

SL 6 Flächenverbrauch senken

SL 7 Stadt am Fluss

Begründung:
Radweg durch Neuaufteilung vorhandener Fläche
Wahrnehmung Neckar stärken

Ziel/e:

RK 1 Nachbarschaft

Begründung:
Verkehrliche Verknüpfung und gemeinsame Aktivität mit Neckargemünd

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: **Ziel/e:**
(Codierung)

QU 2 Nachhaltige Investitionen mit hoher Bundesförderung

Begründung:
Stärkung ökologisch verträglicher Mobilität

Begründung

Mit Antrag aus der Mitte des Gemeinderates wurde die Verwaltung gebeten, eine Radweganlage entlang der B 37 zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd für das Bundesradwegeprogramm planerisch vorzubereiten.

Sachlage

Gegenwärtig befindet sich entlang der vierspurigen B 37 zwischen Ziegelhäuser Brücke und Neckargemünd neckarseitig ein schmaler Gehweg. Beidseitig befindet sich am Fahrbahnrand ein durch Markierung abgetrennter Streifen, der von Radfahrern genutzt wird. Qualität und Sicherheit des Radverkehrs in diesem Streckenabschnitt sind als unzureichend zu beurteilen. Oberhalb der DB-Trasse liegt der Ingenieurweg, der als befestigter Waldweg eine parallele Route nach Neckargemünd darstellt.

Die Baulast für die B 37 liegt innerhalb des Ortsdurchfahrtsbereichs bei der Stadt. Der Ortsdurchfahrtsbereich endet nach Einmündung Am grünen Hag. Für den östlich davon liegenden Streckenabschnitt sind im Zuge der Verwaltungsstrukturreform lediglich Unterhalt, Winterdienst und Verkehrssicherung auf die Stadt übergegangen. Die Straßenbaulast und damit die Zuständigkeit für Neubau, bauliche Änderung und Instandsetzung ist vom Straßenbauamt auf das Regierungspräsidium übergegangen. Für zu veranlassende Projekt Radweg B 37 nach Neckargemünd liegt damit die Federführung und Verantwortung für alle Planungsphasen, die Finanzierung und den Bau beim Regierungspräsidium Karlsruhe.

Planungen

Das Straßenbauamt hat sich in der Vergangenheit aus eigenem Antrieb bereits mit den Möglichkeiten zur Anlage eines Radweges zwischen Orthopädie und Neckargemünd befasst und Projektskizzen erstellt. Diese orientieren sich an den „Hinweisen zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (H RaS 02) und sehen aufgrund der Vierstreifigkeit außerorts eine bauliche Abtrennung des Fuß-/Radwegs durch Leitplanken oder Betonabweiser vor.

Nach einer Skizze des Straßenbauamtes könnte ein Querschnitt wie folgt aussehen:

- 14 m Fahrbahn (Bestand 16 m),
- 1 m Schutzstreifen mit Leitplanke/Betonabweiser,
- 2,5 m gemeinsamer Geh- und Radweg, Beidrichtungsverkehr (Mindestmaß nach H RaS 02)

Gegenüber dem Bestand müssten dafür

- der neckarseitige Gehweg baulich verbreitert
- ein baulicher Schutz des Geh- und Radwegs ergänzt und
- die Fahrstreifenmarkierung angepasst werden.

Eine Kostenermittlung ist noch nicht erfolgt.

Diese Maßnahme könnte auch nordwestlich der Orthopädie bis zur Ziegelhäuser Brücke weitergeführt werden; ein baulicher Schutz des neckarseitigen Geh- und Radwegs in Form einer Leitplanke o. ä. ist dort jedoch aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten (Tempo 70) nicht mehr erforderlich.

Die Stadtverwaltung befürwortet einen solchen Ausbau als das unter der Maßgabe der Vierstreifigkeit Mögliche zur Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Nach Einschätzung der Stadtverwaltung ist die Vierstreifigkeit im Zuge der B37 auf Höhe Schlierbach jedoch weder durch die Verkehrsmengen noch durch die Reisegeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr begründbar. Die Leistungsfähigkeit wird durch den höher belasteten, zweispurigen Abschnitt westlich der Ziegelhäuser Brücke bestimmt. Zusätzliche Fahrstreifen im schwächer belasteten Abschnitt östlich der Ziegelhäuser Brücke sind diesbezüglich nicht relevant. Auch auf die Reisegeschwindigkeit im Kfz-Verkehr wirkt sich die Vierstreifigkeit im Tempo-70-Abschnitt nicht und im Tempo-100-Abschnitt kaum aus. Auch für die Reisegeschwindigkeit im Zuge der B 37 sind die zeitlich viel längeren Abschnitte in Neckargemünd und Heidelberg, sowie die Knoten maßgeblich.

Die Stadtverwaltung wird im Zuge der Planung von Touristenbusparkplätzen auf Höhe Campingplatz Schlierbach diesen Sachverhalt vertiefen und eine Konzeption für die Aufteilung des Straßenraums der B 37 östlich der Ziegelhäuser Brücke bis zum Ende des Ortsdurchfahrtbereichs erarbeiten.

Damit würde die Anlage von Radwegen auf beiden Fahrbahnseiten oder die Anlage eines attraktiver dimensionierten Beidrichtungsradweges auf der Neckarseite realisierbar.

Ob eine zusammenhängende Konzeption bis Neckargemünd entsteht, hängt vor allem von der Beurteilung durch den östlich angrenzenden Straßenbaulastträger, das Regierungspräsidium, ab.

Radwegenetz am Neckar

Im Heidelberger Stadtgebiet ist neben der touristisch wichtigen Verbindung von und nach Osten auf beiden Seiten des Neckars ein beträchtlicher Teil des Fahrrad-Binnenverkehrs entlang des Neckar sicher zu führen und der Anschluss nach Westen zu beachten.

Noch im ersten Halbjahr 2005 wird in Zusammenarbeit mit dem Nachbarschaftsverband – Aktion Lebendiger Neckar - und gefördert von der EU (Artery-Programm) ein neues Radrouten-Schildersystem eingeführt, das die Nutzung dieser Wegeachsen stärken kann.

Am **Nordufer** ist Theodor-Heuss-Brücke nach Westen ein teilweise gutes Radverkehrsangebot vorhanden.

Richtung Osten ist aufgrund der räumlichen Enge erst ab Bebauungsende östliches Neuenheim ein – teilweise neu ausgebautes, gutes Radverkehrsangebot gegeben. Für die Weiterführung ab Ziegelhausen Richtung Kleingemünd läuft derzeit die Planung. Diese beinhaltet vorwiegend Maßnahmen der Markierung und Beschilderung und nur punktuell bauliche Anpassungen.

Am **Südufer** befinden sich teilweise eigene Radverkehrsanlagen bzw. von Fußgängern und Radfahrer gemeinsam genutzte Wege mit oder unterhalb von Mindestmaßen. Eine durchgängig gute Verbindung besteht nicht. Daher hat die Verwaltung für viele Teilabschnitte Planungen erarbeitet, bzw. mit Beschluss des Gemeinderates umgesetzt (s. Karte in der Anlage). Ziel ist eine durchgängige, sichere und attraktive Verbindung für den Binnenverkehr und den touristischen Radverkehr entlang des Neckars.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung erarbeitet im Zuge der Planung von Tourismusbusparkplätzen auf Höhe Campingplatz Schlierbach eine Konzeption für eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts der B 37 östlich der Ziegelhäuser Brücke bis zur Grenze des Ortsdurchfahrtbereichs.

Im Rahmen dieser Konzeption stimmt sich die Verwaltung mit dem Regierungspräsidium ab, mit der Zielsetzung, eine sinnvoll zusammenhängende Radverkehrsanlage zwischen Ziegelhäuser Brücke und Neckargemünd herzustellen.

Die Verwaltung schlägt dem Gemeinderat vor, das Regierungspräsidium um Planung und Umsetzung der skizzierten Radverkehrsanlage zu bitten.

Über den Projektfortschritt kann in einem Jahr berichtet werden.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg