

1. Ergänzung zur Drucksache: 0349/2005/BV
Heidelberg, den 06. Dezember 2005

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Tiefbauamt

Verlegung der B 3 von der Ostspange auf die Westspange hier:
-Zustimmung zur Beantragung der Verlegung beim Regierungspräsidium Karlsruhe
-Bereitstellung von außerplanmäßigen Mitteln in Höhe von 65.000 €

Informationsvorlage

- Tischvorlage -

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.12.2005	OE	O ja O nein O ohne	
Gemeinderat	15.12.2005	OE	O ja O nein O ohne	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

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 Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Begründung:

Durch die Verlegung der B 3 von der Ostspange auf die Westspange erfolgt eine Verkehrsentslastung im City-Bereich.

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

(Keine)

Begründung:

Stadtrat Weiss hatte in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 30.11.2005 eine alternative Streckenführung der B 3 über die Speyerer Straße/B 535 vorgeschlagen.

Wie bereits in der Beschlussvorlage erwähnt, wird es durch eine Verlegung der B 3 zu keinen gravierenden Veränderungen der tatsächlichen Verkehrsströme kommen. Bereits in der Vergangenheit wurde im Hinblick auf die problematische Führung durch die Kernstadt angestrebt, den Durchgangsverkehr über entsprechende verkehrlenkende Maßnahmen auf die Westspange zu legen – unabhängig von dem formalen Verlauf der B 3.

Daneben fließt der größte Teil des überregionalen Nord-Süd-Verkehrs ohnehin auf der A 5 an Heidelberg vorbei.

Zum konkreten Vorschlag:

Eine Führung der B3 über die Speyerer Straße und B 535 ist in Nord-Süd-Richtung denkbar und von der Verwaltung als Variante im Zusammenhang mit den Bestrebungen zur Verminderung des Schadstoffausstoßes auch schon in Erwägung gezogen worden.

Für die Süd-Nord-Beziehung sind verschiedene Knoten dieser Streckenführung allerdings nicht ausgelegt; insbesondere B 535/L 600a und der Nordbrückenkopf der Montpellierbrücke, wo der Linksabbieger in die Lessingstraße schon heute die Verkehrsmengen kaum aufnehmen kann. Die baulichen Veränderungen, die mit dem Straßenbahnbau einhergehen, erschweren die Bewältigung höherer Verkehrsbelastungen.

Deshalb kann der Vorschlag, die Führung der B 3 in zwei Äste aufzuteilen, Abhilfe schaffen: Dabei würde die Süd-Nord-Ausweisung der Trasse über die Karlsruher Str./Römerstraße und die Nord-Süd-Richtung über die Lessingstraße/Ringstraße/Speyerer Straße/B535 geführt.

Somit würden in Süd-Nord-Richtung Behinderungen und Überforderungen an den genannten Stellen vermieden, in Nord-Süd-Richtung ist die Streckenführung leistungsfähig; zudem wird Rohrbach-Markt als auffälliger Messpunkt aus dem Luftreinhalteplan etwas entlastet.

Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass die weiträumige Aufspaltung in 2 Äste durchaus angenommen wird. Im kleinen Maßstab haben wir das bei der Führung der B 3 im Bereich Sickingenstraße/Rohrbach-Markt heute schon praktiziert.

Die Zustimmung der SEVA und des Gemeinderates vorausgesetzt, wird die Verwaltung die Aufteilung in zwei Äste weiterverfolgen.

Die dafür benötigten Mittel bleiben in ihrer Höhe unverändert.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg