

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Bericht über den Stand der Planungen für
die Ertüchtigung der Ernst-Walz-Brücke
Verbesserung der Verkehrsführung für
den Motorisierten Individualverkehr (MIV)
in das Neuenheimer Feld**

Informationsvorlage

Beschlusslauf
Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 29. Juni 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.06.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Bergheim	13.06.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Neuenheim	19.06.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	21.06.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Information wird zur Kenntnis genommen.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.06.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 13.06.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Neuenheim vom 19.06.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 21.06.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

I. 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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur

Begründung
Durch die erarbeiteten Lösungen wird der Verkehr auf der Berliner Straße flüssiger. Die Wartezeiten vor den Ampeln werden verringert und dadurch die Reisezeit verkürzt, der Kraftstoffverbrauch und die Schadstoffimmissionen werden gesenkt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Optimierungsvariante zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung fünfte Neckarquerung

Das Neuenheimer Feld ist geprägt durch große Verkehrserzeuger wie Kliniken, Universität und Sporteinrichtungen. Es wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausschließlich über die Berliner Straße erschlossen. Diese ist durch die Ernst-Walz-Brücke mit dem Stadtteil Bergheim verbunden. Der Großteil des Ziel- und Quellverkehrs des Neuenheimer Feldes überquert aufgrund des in Bergheim liegenden Anschlusses an das überörtliche Straßen- und Autobahnnetz diese Neckarbrücke. Somit stehen die verkehrlichen Situationen auf der Berliner Straße und in Bergheim in unmittelbarem Kontext. Der westliche Bereich des Stadtteils Bergheims ist vom Verkehr in das Neuenheimer Feld tangiert (siehe Anlage 1).

Zur besseren Erschließung des Neuenheimer Feldes wurden in der verkehrlichen Begleituntersuchung zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung fünfte Neckarquerung (UVU) von Wehrmuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung (WVI) ein Vergleichsfall und ein Optimierungsfall entworfen (DS 0039/20056/IV). Neben den verkehrlichen Wirkungen aus Straßenbahn im Neuenheimer Feld, Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket enthält der Optimierungsfall die Auswirkungen eines verringerten Stellplatzangebotes, eine neue Linie der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG) ins Neuenheimer Feld sowie den zweigleisigen Ausbau der OEG bis Weinheim. Damit umfasst der Optimierungsfall Maßnahmen, deren Realisierung zum jetzigen Zeitpunkt nicht als gesichert gelten.

Die verkehrliche Begleituntersuchung zur UVU schlägt zur Lösung der verkehrlichen Probleme eine Erweiterung der Knotenpunkte Berliner Straße / Jahnstraße und Berliner Straße / Mönchhofstraße durch die Ergänzung von zusätzlichen Fahrstreifen in das Neuenheimer Feld vor.

Verkehrsplanerische Optimierung

Das Stadtplanungsamt hat eine Untersuchung zur Verkehrserschließung des Neuenheimer Feldes erarbeitet, die die verkehrliche Situation im Stadtteil Bergheim West aufgrund der oben beschriebenen Netzzusammenhänge mit einbezieht. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf einer Optimierung des MIV ohne eine zusätzliche Neckarquerung auf Basis der

Verkehrsprognose des Vergleichsfalls (WVI). Die Bewertungskriterien sind die Eigenstörungen des MIV sowie die Störungen anderer Verkehrsmittel und Straßenraumnutzungen.

Die Probleme in der Erschließung lassen sich auf Defizite im Straßennetz und an den Knotenpunkten zurückführen. An der **Berliner Straße** sind die Knotenpunktabstände mit 500 m sehr groß. Die Erschließung des Neuenheimer Feldes konzentriert sich damit auf drei hochbelastete Knoten (Jahnstraße, Mönchhofstraße und Im Neuenheimer Feld). Für Fußgänger und Radfahrer stellt die Berliner Straße eine Barriere dar. Im **Stadtteil Bergheim West** ist das Straßennetz geprägt durch zahlreiche Abbiegeverbote sowie fehlende Abbiegebeziehungen und Verknüpfungen. Dadurch entstehen viele Umwegfahrten und Blockumfahrungen. Es werden Straßenräume mit Durchgangsverkehr belastet, die von ihrer Struktur dafür nicht ausgelegt sind. Die vorhandene hohe Hauptstraßendichte ist städtebaulich unverträglich und unwirtschaftlich und ist Ursache für die Strukturschwäche des Stadtteils. Das Netz ist insbesondere für Ortsunkundige schlecht verständlich, da sich in vielen Fahrbeziehungen der Hin- und Rückweg voneinander unterscheiden (siehe Anlage 2).

Die Leistungsfähigkeit einiger Knoten, insbesondere der Knoten im Umfeld der Ernst-Walz-Brücke, ist während der Spitzenstunde nicht ausreichend:

- Der Knoten Berliner Straße / Jahnstraße aufgrund der großen Knotenabstände an der Berliner Straße und die dadurch entstehende Konzentration der Fahrten von der Ernst-Walz-Brücke in das Neuenheimer Feld auf diesen Knoten,
- der Knoten Iqbalufer / Vangerowstraße durch das Kreuzen der zwei gegenläufigen Verkehrsströme von der und auf die Ernst-Walz-Brücke, und
- der Knoten Mittermaierstraße / Bergheimer Straße durch den starken Verkehrsstrom auf der querenden Bergheimer Straße, die trotz der parallel verlaufenden Neckaruferstraße (B 37) und Kurfürsten Anlage eine Hauptstraßenfunktion übernimmt.

Die unzureichende Knotenleistungsfähigkeit an beiden Brückenköpfen verursacht Rückstauungen mit Wartezeiten, die die Reisegeschwindigkeiten auf der und in Richtung der Ernst-Walz-Brücke deutlich reduzieren.

In der aktuellen Untersuchung wird skizziert, wie durch geänderte Verkehrsführungen und neue Verknüpfungen der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Zur Entlastung des Knotens Jahnstraße könnte der Bau von zwei weiteren Zufahrten von der Berliner Straße in das Neuenheimer Feld beitragen. Die neuen Knoten lägen jeweils in etwa auf halber Strecke zwischen den Bestandsknoten mit der Jahnstraße und Mönchhofstraße sowie Mönchhofstraße und Im Neuenheimer Feld. Die zusätzlichen Knoten würden nicht als Vollknoten ausgebildet. Zwar wäre die Einfahrt aus beiden Richtungen möglich, ausgefahren werden könnte der nur in Richtung Ernst-Walz-Brücke. Es würde jeweils eine Furt für den Rad- und Fußgängerverkehr angelegt. Die neuen Knoten trügen auch zu einer besseren Erreichbarkeit potenzieller Neubauten auf den Parkplätzen entlang der Berliner Straße bei.

Im Rahmen der Untersuchung sind die Leistungsfähigkeiten und räumlichen Machbarkeiten (Flächenverfügbarkeit, Eingriffe in den Seitenraum) sowohl der von WVI vorgeschlagenen Knotenerweiterungen (Variante Knotenausbau) als auch der vom Stadtplanungsamt erarbeiteten Lösung mit zusätzlichen Knoten (Variante Netzausbau) untersucht worden (siehe Anlage 3). Mit der Knotenerweiterung Jahnstraße kann der morgendliche Rückstau für die Fahrten in das Neuenheimer Feld abgebaut werden, die Rückstauungen am Nachmittag blieben allerdings bestehen. Außerdem würde durch die Knotenerweiterungen erheblich in den Seitenraum der Berliner Straße eingegriffen. Im Park am alten Römerbad, im Grünstreifen vor dem Bunsengymnasium sowie in der Einfahrt in das Neuenheimer Feld würden Bäume entfallen (siehe Anlage 4). Ein zusätzlicher Knoten zwischen Jahn- und Mönchhofstraße (siehe Anlage 5) ist dazu geeignet, die Leistungsfähigkeit am Knoten Jahnstraße sowohl morgens als auch nachmittags zu verbessern und vermeidet Eingriffe in den Seitenraum.

Diese beiden verkehrsplanerischen Lösungsvorschläge werden derzeit zusammen mit weiteren verkehrstechnischen Möglichkeiten der Optimierung im Bestand sowie der Erweiterung der Zu- und Abfahrten der Brücke auf zwei Fahrstreifen für alle Fahrbeziehungen durch das Tiefbauamt

im Rahmen der Untersuchung Grüne Welle Berliner Straße hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit untersucht (siehe unten).

Für **Bergheim West** wurden weitere Verbesserungen der Verkehrsführung und Verknüpfung erarbeitet. Mit einfachen Knotenumbauten kann das Straßennetz vor allem leichter begreifbar und umwegfreier gestaltet werden, insbesondere durch eine Linksabbiegemöglichkeit von der Gneisenaustraße in die verlängerte Bergheimer Straße (B 37) sowie von der westlichen Vangerowstraße auf die Ernst-Walz-Brücke. Damit kaum lösbar sind jedoch die Überlastungs- und Stauerscheinungen in der Stadtzufahrt von Westen sowie die insbesondere in der flächenhaften Verkehrsbelastung begründete aktuelle Entwicklungsschwäche des Stadtteils. Für die städtebauliche Entwicklung von Bergheim West erscheint es notwendig, den Anteil ruhiger Straßen und Blockseiten zu erhöhen. Die derzeitigen Anforderungen an das Hauptstraßennetz und insbesondere die starke Konzentration der Verkehrsströme von und nach Neuenheim auf der Ernst-Walz-Brücke lassen eine entsprechende Entlastung jedoch nicht zu.

Verkehrstechnische Optimierung

In der vom Oberbürgermeister einberufenen Arbeitsgruppe „Grüne Welle“ wird derzeit unter Federführung des Tiefbauamtes ein Ingenieurauftrag vorbereitet, der die Optimierung der Verkehrsführung im Straßenzug Mittermeierstraße / Berliner Straße zum Inhalt hat. Die Verkehrsführung über die Ernst-Walz-Brücke stellt dabei den Schwerpunkt dar. Ebenso wird die Verknüpfung der beiden Hauptverkehrsachsen Mittermeierstraße / Berliner Straße und B37 mit untersucht und neu gestaltet. Dies betrifft einerseits die verkehrstechnische Ausgestaltung, andererseits die Umgestaltung der Brückenzu- und abfahrten. Die verkehrstechnische Lösung beinhaltet sowohl verkehrsabhängige Steuerungen an den einzelnen Knotenpunkten als auch eine übergeordnete zentrale Steuerung zur Auswahl der den Verkehrsverhältnissen am besten angepassten Signalzeitenpläne. Neben dem Einsatz modernster verkehrstechnischer Steuerungsverfahren sind verkehrstelematische Leit- und Lenkungsinstrumente einzusetzen. So könnten beispielsweise die Belegungsgrade der Parkplätze im Unigelände genutzt werden, um die Kraftfahrer über dynamische Informationstafeln über die beste Zufahrtsmöglichkeit zum Neuenheimer Feld zu informieren und so Stausituationen und Parksuchverkehr zu minimieren. Ebenso einbezogen sind notwendige bauliche Ergänzungen an der Brücke zur Realisierung der zweistreifigen Zufahrten und Abfahrten.

Um an den Schwerpunkten der Überlastungen einschneidende Verbesserungen des Verkehrsflusses zu erzielen, sind qualifizierte Verkehrsanalysen anzustellen und auf deren Grundlage neue verkehrstechnische Steuerungsansätze zu entwickeln. Verkehrstelematische Elemente sind für die Steuerung der Verkehrsabläufe und für die nutzbringende Information der Verkehrsteilnehmer zu verwenden. Hierbei sind über die streckenbezogenen Lösungen hinaus auch die Verknüpfungen unter den Hauptverkehrsbeziehungen zu betrachten.

Bei der Bearbeitung des Ingenieurauftrages wird primär von der Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur ausgegangen. Je nach Zielerreichung sind im erforderlichen Rahmen auch bauliche Erweiterungen zu betrachten.

Es ist vorgesehen, den Auftrag bis Mitte Juli 2007 zu vergeben und Ergebnisse der Vorplanung zur Entscheidungsfindung über die zu realisierende Variante bis November 2007 zu erhalten.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Schematische Verteilung Quell- und Zielverkehr Neuenheimer Feld
A 2	Bergheim West Bestandsnetz
A 3	Vergleich zwischen Knotenausbau und Netzausbau (Berliner Straße)
A 4	Lageplan Ausbau Knotenpunkt Jahnstraße, räumliche Machbarkeit
A 5	Lageplan Neuer Teilknoten in Höhe Parkdeck, räumliche Machbarkeit
A1- A5	Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!