



# Stadt Heidelberg

Radverkehrsführung an der B 37  
entlang des Neckarufers



## **Stadt Heidelberg**

Radverkehrsführung an der B 37  
entlang des Neckarufers

Auftraggeber: Stadt Heidelberg  
Amt für Verkehrsmanagement

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz  
Dipl.-Ing Detlev Gündel  
Julia Hauser, M.A. Stadt- und Regionalentwicklung  
Alexandra Böttcher

Hannover, im Dezember 2018

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Kurzbeschreibung der bestehenden Situation .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Planungskonzept.....</b>	<b>3</b>
3.1	Herleitung einer Vorzugsvariante .....	3
3.2	Grundzüge der Planung .....	5
3.3	Hinweise zu einzelnen Planungsabschnitten .....	7
<b>4</b>	<b>Kostenschätzung .....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>12</b>
	<b>Anlagenverzeichnis.....</b>	<b>13</b>

## 1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die Stadt Heidelberg besitzt mit ihrer historischen Altstadt am Neckarufer ein großes touristisches Potenzial. Das Neckarufer besitzt allerdings im Bereich der Innenstadt derzeit nur eine geringe Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Zudem übt die B 37 mit ihrer hohen Kfz-Verkehrsbelastung eine starke Trennwirkung zwischen Altstadt bzw. Bergheim und dem Neckarufer aus. Weder der Fußverkehr noch der Radverkehr finden im Bereich des südlichen Neckarufers derzeit angemessene Bedingungen vor. Beide Verkehrsarten stehen vielmehr teilweise in einer konflikträchtigen Flächenkonkurrenz. Auch die Überquerungsbedingungen zwischen der Stadt und dem Neckarufer sind unzureichend.

Die Stadt Heidelberg möchte diese Situation nachhaltig verbessern und hat eine **Machbarkeitsstudie für eine „Promenade am Neckar mit Wasserterrassen“** (Arge Neckaruferweg 2018) erstellen lassen. Darin wird zwischen Wieblinger Wehr und Karlstor eine gegenüber dem Fahrbahnniveau großenteils tiefer liegende attraktive und zum Aufenthalt einladende Fußgängerpromenade direkt am Neckarufer entwickelt. Diese soll mit Treppenanlagen und Querungshilfen über die B 37 mit der Innenstadt verbunden werden. Die Studie umfasst neben einem Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Promenade auch erste Ideen für die Ausbildung der Verkehrsflächen im Bereich der B 37.

Aufgabenstellung des vorliegenden Gutachtens ist es, aufbauend auf der Planungsstudie zum Neckarufer die Handlungsspielräume zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs im Zuge der B 37 vertiefend zu prüfen und zu einem den heutigen Anforderungen an die Führung des Radverkehrs gerecht werdenden Planungsvorschlag weiterzuentwickeln. Im Einzelnen

- ist die Machbarkeit einer durchgängigen Hauptroute für den Radverkehr im Zuge der B 37 zu prüfen, die perspektivisch auch der Verknüpfung der im Heidelberger Raum geplanten Radschnellverbindungen dienen soll,
- sind Vorschläge für die Radverkehrsführung für beide Fahrtrichtungen im Querschnitt, in Entwurfsskizzen und Lageplanausschnitten aufzuzeigen und zu bewerten,
- ist dabei auch die Anbindung der Innenstadt und von Bergheim zu berücksichtigen,
- sind die Fußgängerquerungen sowohl über die Fahrbahn als auch die Radverkehrsanlagen einzubeziehen und verkehrssicher, barrierefrei und attraktiv nutzbar auszugestalten,
- ist eine überschlägige Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen vorzunehmen.

Der Planungsraum für die Untersuchung der Radverkehrsführung ist der Abschnitt der B 37 zwischen Penta-Park (westlich Hotel Marriott) und Karlstor (Länge ca. 3,5 km). Die Studie hat den Charakter einer vertiefenden Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Möglichkeit zur Schaffung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen im Zuge der B 37. Die Gestaltung der Promenade ist dabei nicht Gegenstand der Untersuchung, wird aber bei den Überlegungen zur Fuß- und Radverkehrsführung einbezogen. Das vorliegende Ergebnis wurde eingehend mit Vertretern der Stadtverwaltung Heidelberg abgestimmt.

## 2 Kurzbeschreibung der bestehenden Situation

Die B 37 besitzt im Stadtgebiet Heidelberg sowohl Durchgangs- als auch Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Die Tagesbelastungen steigen von Ost nach West von ca. 14.000 Kfz/tag (Karlstor) bis auf über 30.000 Kfz/Tag (Vangerowstraße) an. Die Fahrbahn ist bis auf den vierstreifigen Abschnitt der Vangerowstraße zweistreifig mit Aufweitungen an Knotenpunkten für Abbiegefahrstreifen.

Für den Radverkehr stellt die B 37 sowohl im städtischen Hauptradverkehrsnetz als auch im Netz des Rhein-Neckar-Kreises eine Hauptroute dar. Neben dem Alltagsradverkehr hat die Strecke auch für Radtouristen erhebliche Bedeutung.

Auf der Neckarseite besteht durchgängig eine gemeinsame Führung für Rad- und Fußverkehr, zumeist als benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg, im Bereich Neckarstaden auch als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr (formal Schrittgeschwindigkeit für Radfahrende). Radverkehr ist auf dieser Seite in beide Fahrtrichtungen zugelassen. Die Breiten des nördlichen Seitenraumes wechseln kleinräumig und liegen überwiegend zwischen etwa 2 und 6 m, wobei Bäume, Bänke und weitere Elemente der Straßenraumausstattung die nutzbare Breite häufig erheblich einschränken. Insgesamt genügt das Flächenangebot auf weiten Streckenabschnitten nicht den Anforderungen an eine nutzungsverträgliche Fortbewegung für den Fuß- und Radverkehr. Im zentralen Altstadtbereich (etwa zwischen Stadthalle und Neckarmünzplatz) ist das Angebot völlig unzureichend. Insbesondere wird hier auch die Aufenthaltsfunktion für den Fußverkehr erheblich beeinträchtigt.

Auf der Südseite der Straße besteht für den Radverkehr nur partiell ein Angebot (z.B. gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Richtungen in Höhe der Mensa, Schutzstreifen zwischen Neckarmünzplatz und Karlstor). Darüber hinaus besteht im Bereich der Altstadt ein Angebot auf parallelen Altstadtstraßen. Eine durchgängige und stetige Führung für den Radverkehr in Richtung Ost ist jedoch auf dieser Seite nicht gegeben. Auch

die straßenparallelen Gehwege auf der Südseite sind zum Teil zu schmal oder weisen einige gravierende Engstellen auf. Diese Seite wird auch entsprechend wenig vom Fußverkehr genutzt, zumal auch hier die Altstadtstraßen zur Verfügung stehen.

Die bestehende Radverkehrsführung ist dem Übersichtsplan 1 zu sowie den ausgewählten Querschnitten zu entnehmen.

Im westlichen Streckenabschnitt (westl. Theodor-Heuss-Straße) bestehen nur vereinzelt gesicherte Überquerungsangebote, allerdings ist hier der Bedarf auch nur punktuell gegeben. Im Altstadtbereich ist zum Teil linienhaft Überquerungsbedarf gegeben, für den zwar auch ein dichteres, aber noch nicht ausreichendes Angebot an gesicherten Querungsmöglichkeiten besteht.

Zusammenfassend ist die Streckencharakteristik der B 37 vorrangig auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind dem untergeordnet und können im Straßenraum nur unzureichend berücksichtigt werden. Insgesamt ist die straßenräumliche Situation in hohem Maße durch die Verkehrsfunktion geprägt und wird dem sensiblen städtebaulichen Umfeld nicht gerecht.

## **3 Planungskonzept**

### **3.1 Herleitung einer Vorzugsvariante**

Im Hinblick auf die Zielsetzung einer durchgängigen gut nutzbaren und verkehrssicheren Radverkehrsführung im Zuge der B 37 wurden zunächst grundsätzliche Führungsvarianten geprüft. Als Ergebnis ist festzuhalten:

- Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärke und der verkehrlichen Zusammensetzung (Durchgangsverkehr, hoher Lkw-Verkehr) ist aus Gründen der Verkehrssicherheit als Regellösung eine klare Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr zu präferieren.
- Schutzstreifen für den Radverkehr für beide Fahrtrichtungen würden zwar über weite Strecken ohne aufwändigen Umbau zu realisieren sein, erfüllen die Anforderung einer separierten Führung des Radverkehrs aber nicht. Es wäre zu erwarten, dass dieses Angebot von vielen Radfahrenden nicht akzeptiert wird.

In der Abwägung zwischen beidseitigen Radverkehrsanlagen im Einrichtungsverkehr oder einer einseitigen Anlage mit Zweirichtungsbetrieb wurde aus folgenden Gründen ein Zweirichtungsradweg auf der Neckarseite als Vorzugsvariante favorisiert:

- Beidseitige Einrichtungsradwege mit dem Standard einer Hauptradroute haben einen spürbar höheren Platzbedarf als ein

Zweirichtungsradweg. Angesichts der über weite Strecken eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ist mit einer Zweirichtungsradverkehrsanlage eine ausgewogenere Berücksichtigung aller Nutzungsanforderungen an den Straßenraum möglich.

- Beidseitige Anlagen erfordern auch höhere Baukosten, da durchgängig beidseitig ein Bordversatz erforderlich wäre.
- Die Neckarseite der B 37 ist weitgehend frei von Straßeneinmündungen, Grundstückszufahrten und parkenden Kfz. Dies ermöglicht hier ein gefahrungsarmes Radfahren, das auch für den Alltagsradverkehr. Die typischen Gefahrensituationen, denen Radfahrende ausgesetzt sind, die einen Radweg in Fahrtrichtung „links“ benutzen, bestehen hier nicht.
- Die Neckarseite ist für den freizeitorientierten und touristischen Radverkehr die deutlich attraktivere Fahrbahnseite.
- Die geplante Anlage der Neckarpromenade bietet die Chance, den Fußverkehr auf dieser Promenade abzuwickeln und auf Straßenniveau einen Radweg anzubieten, der weitgehend frei von Fußgängern in Längsrichtung ist. Planerisch besonders zu berücksichtigen ist allerdings das Konfliktpotenzial mit querendem Fußverkehr zwischen Stadt- und Flusseite der Straße

Die Vorzugsvariante setzt sich damit aus folgenden Elementen zusammen:

- Über den gesamten Planungsraum wird auf der Neckarseite eine durchgängige Führung für Zweirichtungsradverkehr geschaffen, die auf beiden Seiten des Planungsraumes ihre Fortsetzung in bestehenden oder noch zu schaffenden (neue Neckarbrücke in Bergheim) Radverkehrsanlagen findet. Dieses Angebot ist vor allem für Radfahrende, die die Strecke durchfahren oder längere Teiletappen zurücklegen, geeignet und dient sowohl dem Alltags- und dem touristischen Radverkehr.
- Für die Erschließungsfunktion des Radverkehrs auf der Stadtseite der B 37 soll ebenfalls ein Angebot geschaffen werden. Dazu können die bereits derzeit dafür genutzten parallel laufenden Straßen herangezogen werden, ferner wird vorgeschlagen, bestehende Lücken in diesem Angebot durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn der B 37 zu schließen. Die Radverkehrsführung auf der Südseite dient dazu, eher kurze Strecken im Zuge der B 37 zurückzulegen, wenn dadurch ein zweimaliges Queren der Fahrbahn vermieden werden kann.

Die empfohlene Radverkehrsführung ist dem Übersichtsplan 2 zu entnehmen.

### 3.2 Grundzüge der Planung

- Der Radweg auf der Nordseite erhält eine Regelbreite von 3,00 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn. Diese Breite entspricht der Regelbreite für einseitige Zweirichtungsradwege nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010).
- Diese Radverkehrsanlage ist nur dem Radverkehr vorbehalten. Für den Fußverkehr in Längsrichtung ist die neue Uferpromenade vorgesehen. Damit dies hinreichend Akzeptanz findet, sind im Rahmen der weiteren Planung bequem nutzbare Ab- bzw. Aufgänge zwischen der tiefer liegenden Promenade und dem Straßenniveau zu schaffen, die auf die Lage von Querungstellen der Fahrbahn und Bushaltestellen abgestimmt sind.
- Mit der Steigerung der Attraktivität des Neckarufers wird eine deutliche Zunahme des Fußgängerquerverkehrs verbunden sein. Der Sicherung der Überquerung des Radweges durch Fußgänger kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu. Dies erfordert, insbesondere bei signalisierten Querungsstellen, Aufstellflächen zwischen Radweg und Fahrbahn. Um eine angepasste Fahrweise des Radverkehrs zu unterstützen, sollte der Radweg im Bereich der Querungsstellen eine deutlich wahrnehmbare Materialänderung erfahren, ggf. ergänzt mit Pflasterquerbändern im Vorfeld der Querungsstelle.  
Diese Querungsstellen des Radwegs sollten im Streckenverlauf entlang des Neckarufers einheitlich ausgebildet werden, um eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten.
- Der Schutzstreifen, der in Teilabschnitten auf der Südseite der Fahrbahn vorgesehen wird, erhält die Regelbreite nach den aktuellen Richtlinien von 1,50 m. Für die Übergänge zwischen Schutzstreifen im Zuge der B 37 und parallelen Stadtstraßen sollte eine Wegweisung für den Radverkehr vorgesehen werden.
- Entsprechend der Verkehrsbedeutung der B 37 erhält die Fahrbahn eine Breite von 6,50 m, die nur in kurzen Bereichen unterschritten wird (Mindestbreite 6,00 m). Bestehende Abbiegemöglichkeiten und Linksabbiegefahrstreifen bleiben, zum Teil etwas gekürzt, erhalten.
- Die teilweise noch bestehenden Busbuchten werden in Buskaps mit halt des Busses auf der Fahrbahn umgewandelt. Dadurch wird Platz für ausreichende Warteflächen sowie zur Entflechtung von wartenden Fahrgästen und dem Radverkehr gewonnen. Für den Busverkehr

tragen Buskaps zur Beschleunigung bei. Die Halteflächen des Busses sollten aus straßenbautechnischen Gründen in Beton ausgebildet werden.

- In dem zentralen Bereich zwischen Stadthalle und Neckarmünzplatz besteht ein erhöhter Überquerungsbedarf der Fahrbahn. Es ist zu prüfen, ob in diesem Streckenabschnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit (ggf. auch aus Lärmschutzgründen) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann. Besonders im Bereich unmittelbar westlich der Alten Brücke mit zum Teil linienhaften Überquerungsbedarf ist dies besonders zu empfehlen.
- In Abschnitten mit Mittelinseln, die zur Sicherung des Querens vorgesehen werden, sollte der Fahrbahnbelag andersfarbig ausgebildet werden. Dies soll den Autoverkehr zu einer angepassten Fahrweise veranlassen und zu einer besseren städtebaulichen Integration der Fahrbahn in den Straßenraum beitragen.
- Das Angebot an gesicherten Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn wird besonders im zentralen Bereich ausgeweitet. Die Lage der Querungsstellen orientiert sich dabei am Bestand sowie an den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie für die Neckarpromenade. Mit Mittelinseln und lichtsignalgesteuerten Furten werden zwei Formen der Sicherung des Überquerens vorgehalten, die möglichst im Wechsel aufeinander folgen, sodass eine LSA-Furt auch für mobilitätseingeschränkte Personen ohne großen Umweg zu erreichen ist. Die Mittelinseln werden, wenn räumlich möglich, länger gestreckt ausgebildet, um den Bedarf nach linienhaftem Überqueren stärker zu entsprechen.  
Alle Querungsstellen sind, ebenso wie die Bushaltestellen, entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit auszubilden.  
Die Lage und Art der Querungsstellen ist dem Übersichtsplan 3 zu entnehmen.
- Um den Umbauaufwand zu begrenzen, wird für die favorisierte Lösung angestrebt, möglichst nur auf einer Fahrbahnseite einen Bordversatz vorzunehmen. Dies ist dann zumeist die Neckarseite, die ohnehin durch die geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Neckarpromenade baulich stärker umgestaltet wird.
- Für die favorisierte Lösung wird davon ausgegangen, dass der Baumbestand im nördlichen Seitenraum unverändert bleibt. Soweit im weiteren Planungsprozess von diesem Grundsatz abgewichen werden kann, sind in Teilbereichen mit angepassten neuen Baumstandorten flächenmäßig günstigere Bedingungen für den Zweirichtungsradweg

erreichbar. In einzelnen Varianten der Querschnitte werden entsprechende Lösungsansätze dargestellt.

In den dargestellten Querschnitten A bis T entspricht der Lösungsvorschlag 1 in der Regel der im Abstimmungsprozess bevorzugten Lösung. Daneben sind zumeist ein oder zwei weitere Querschnittsvarianten aufgezeigt, die zum Teil weitergehende Lösungsansätze aufzeigen und bedarfsweise im weiteren Planungsprozess zum Tragen kommen können. Die Lage der Querschnittsdarstellungen ist dem Übersichtsplan 4 zu entnehmen.

### 3.3 Hinweise zu einzelnen Planungsabschnitten

#### **Vangerowstraße (Querschnitte A, B)**

Die B 37 besitzt hier die höchste Kfz-Belastung. Insbesondere im Bereich des Hotels Marriott besteht bei Beibehaltung der Vierstreifigkeit eine eingeschränkte Flächenverfügbarkeit, die keine Regelbreiten möglich macht. Eine durchgreifende Verbesserung wäre hier erst bei Reduzierung eines Kfz-Fahrestreifens möglich, die beispielsweise die Möglichkeit zur Anlage eines durch punktuelle bauliche Elemente geschützten Radfahrestreifens (Protected Bike lane) böte. Dies ist bei der bestehenden Kfz-Belastung allerdings noch nicht möglich.

Um die Verknüpfung mit den geplanten Radschnellverbindungen (von Mannheim bzw. von Schwetzingen) herzustellen, sollte im Zuge des geplanten Neubaus einer Neckarbrücke für den Radverkehr eine direkte Anbindung über eine Rampe zu dem nordseitigen Zweirichtungsradweg vorgesehen werden. Die südseitige Radverkehrsführung verläuft direkt in die östliche Vangerowstraße und knüpft damit die Ernst-Walz-Brücke und Ziele im Stadtteil Bergheim an.

#### **Iqbalufer (Querschnitte C, D, Entwurfsskizze Zufahrt Ernst-Walzstraße)**

Im Bereich der Unterführung besteht eine Engstelle. Bei Beibehaltung des dreistreifigen Fahrbahnquerschnittes (Rechtsabbiegestreifen zur Ernst-Walz-Brücke) kann eine ausreichende Breite für den Zweirichtungsradweg nur durch eine weitere Auskragung des Querschnittes über den Neckar bzw. die zukünftige Promenade erfolgen. Ein anderer Ansatz sieht die Ausbildung eines kleinen Kreisverkehrs anstelle des heutigen LSA-Knotens am Zubringer zur Ernst-Walz-Brücke vor. Dadurch entfallen in den Zufahrten die Abbiegestreifen zugunsten der Fläche für den Radverkehr. Gleichzeitig kann ein Kreisverkehr auch die Verkehrssicherheit des Knotenpunktes erhöhen und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduzieren. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität kann ein Bypass für Rechtsabbieger zur Ernst-Walz-Brücke angelegt werden. Ein Nachweis der Verkehrsqualität ist erforderlich.

Östlich dieses Knotenpunktes führt der gemeinsame Geh- und Radweg von

der Ernst-Walz-Brücke an die südliche Fahrbahnseite und verläuft dort mit einem untermaßigen Geh- und Radweg weiter stadteinwärts. Empfohlen wird, auf diesem Weg keinen Radverkehr mehr zuzulassen und den Radverkehr von bzw. zu der Ernst-Walz-Brücke über Vangerowstraße und Voßstraße zur Schurmannstraße zu führen. Für den Fußverkehr kann an dieser Stelle anstelle des derzeitigen Parkstreifens eine Mittelinsel vorgesehen werden, die als Querungshilfe zur Neckarpromenade dient (Querschnitt D, Lösungsvorschlag 2).

### **Schurmannstraße (Querschnitte E, F, G, Lageplan 3 Zufahrt Thibautstraße)**

Zwischen den Einmündungen Fehrentzstraße und Thibautstraße wird der nordseitige abgängige Gehweg am Fahrbandrand zum Zweirichtungsradweg ausgebaut. Der derzeitige gemeinsame Geh- und Radweg durch die Grünanlage soll nur noch dem Fußverkehr dienen. Der Einmündungsbereich der Thibautstraße sollte ohne die beiden Dreiecksinseln kompakter ausgebildet werden, da empfohlen wird, den Radverkehr auf der südlichen Straßenseite über die Thibautstraße zur südlichen Parallelführung zur B 37 (Voßstraße, Vangerowstraße) zu lenken. Entsprechend wird in Richtung Osten ab der Thibautstraße ein Schutzstreifen in Richtung Bismarckplatz angelegt. Die Fahrbahn bietet hierfür die notwendigen Flächenreserven.

### **B 37 im Bereich der Theodor-Heuss-Brücke (Querschnitte H, I, J)**

Die hier anbaufreie Fahrbahn bietet genügend Flächenreserven zum Ausbau des Zweirichtungsradweges und der Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Ost. Lediglich direkt unter der Brücke besteht eine Engstelle, bei der die notwendige Radwegbreite mit einer Auskragung über die neue Promenade gewonnen werden kann. Der südseitige, über eine schmale Treppe angebundene fahrbahnparallele Gehstreifen soll ebenso wie die Treppe aufgelassen werden. Hier besteht kein Bedarf für den Fußverkehr. Zukünftig sollen Fußgänger vielmehr direkt von der Theodor-Heuss-Brücke auf die neue Neckarpromenade gelangen können.

### **Jubiläumsplatz (Entwurfsskizze Jubiläumsplatz)**

Vorgeschlagen wird eine weitgehend am baulichen Bestand orientierte Radverkehrsführung, die für alle relevanten Fahrbeziehungen ein weitgehend direktes und regelgetreues Radfahren ermöglicht. Die weitestgehende Änderung betrifft die Umnutzung bzw. den Umbau des Rechtsabbiegestreifens vor dem Haupteingang der Stadthalle zu einem Zweirichtungsradweg (vgl. auch Lageplan 2). Das Rechtsabbiegen soll zukünftig von dem westlich daneben liegenden Fahrbandteil aus abgewickelt werden. Diese Maßnahme erfordert eine signaltechnische

Überprüfung und Anpassung der Signalisierung. Vorteile sind die Schaffung einer neuen und sicheren Überquerungsmöglichkeit für den Radverkehr, sowie eines großzügigeren Vorbereichs vor dem Stadthalleneingang.

Eine weitergehende Umgestaltung dieses großräumigen Knotenpunktbereiches kann nicht allein unter dem Aspekt der Verbesserung der Radverkehrsführung gelöst werden.

### **Neckarstaden von Stadthalle bis Marstallstraße (Querschnitte K bis N und Lageplan 2)**

Der Abschnitt ist geprägt durch zahlreiche Randbedingungen, bei denen die Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr in direktem Zusammenhang mit der Umgestaltung der Neckarpromenade und anderer städtebaulicher Aspekte (z.B. zukünftige Nutzung der Stadthalle) steht. Dies betrifft u.a.

- die Möglichkeit zur Erweiterung des nördlichen Seitenraumes durch eine entsprechend angepasste Böschungsgestaltung zum Neckar,
- den Umgang mit den bestehenden Baumstandorte,
- Bedarf zur Schaffung eines durchgehenden Gehbereiches auf der Nordseite der Stadthalle (Südseite der B 37) im Zusammenhang mit der geplanten Weiterentwicklung der Nutzung des Gebäudes,
- Anpassung der zukünftigen Treppenanlagen zur Neckarpromenade an die Überquerungsstellen der Fahrbahn.

Die sicheren Angebote zur Überquerung wurden aufgeweitet. Neu sind insbesondere länger gestreckte Mittelseln, die neben einem sicheren und attraktiven Überquerungsangebot auch die straßenräumliche Charakteristik positiv beeinflussen sollen.

Der Radverkehr auf der städtischen Seite wird zwischen Jubiläumsplatz und Krahnplatz auf parallelen Stadtstraßen geführt. Im Bereich der Mensa erhält die bereits bestehende straßenbegleitende Zweirichtungsführung entlang des Gebäudes mangels Alternative eine deutlich größere Breite, um die hier notwendige gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr verträglich gestalten zu können.

### **Bereich Alte Brücke (Querschnitte O, P und Lageplan 1)**

Im Bereich der Alten Brücke durchläuft die B 37 einen städtebaulich besonders sensiblen Bereich, der zudem aufgrund der touristischen Bedeutung des Umfeldes durch erhöhten Überquerungsbedarf

gekennzeichnet ist. Der Planungsvorschlag trägt dem durch folgende Aspekte Rechnung:

- Fahrbahn und Seitenräume sollen zwar weiterhin aus Sicherheitsgründen deutlich getrennt sein, jedoch soll durch einen nur flachen Bord der Charakter einer eher „weichen“ Separation erzeugt werden.
- Gestalterisch soll dieser Eindruck durch eine angepasste und aufeinander abgestimmte Materialwahl bzw. Farbgebung von Fahrbahnflächen und Seitenraum unterstützt werden.
- Für den Fahrzeugverkehr ist hier eine Tempo 30-Regelung anzustreben.
- Eine langgestreckte Mittelinsel westlich der Brücke, die durch Verkürzung des Linksabbiegestreifens geschaffen wird, soll eine linienhaftes Überquerungsangebot bieten. Zusätzlich bleibt die punktuelle signalgesicherte Querungsstelle in Höhe der Dreikönigstraße erhalten.
- Der hier breite nördliche Seitenraum kann im Bereich der Querungsstellen eine Mischnutzung von Fuß- und Radverkehr erhalten, wobei die Radverkehrsführung durch angepasste Gestaltungselemente angedeutet werden kann.

Für den Radverkehr auf der Südseite wird eine Führung im Fahrbahnquerschnitt empfohlen, um die touristisch stark frequentierten Bereiche vor dem südlichen Brückentor umfahren zu können. Dabei wird die Parallelfahrbahn durch das südliche Brückenöffnung genutzt. Im Abstimmungsprozess wurde vorgeschlagen diese Fahrbahn nur für motorisierter Zweiräder und Fahrräder freizugeben und östlich der Brücke ein Stellplatzangebot für diese beiden Verkehrsarten zu schaffen.

Die Aussichtskanzel gegenüber der Mönchgasse sollte zukünftig durch entsprechende Treppenzugänge von der Neckarpromenade aus erreichbar sein, da ein Zugang vom fahrbahnseitigen Seitenraum aus eine Mitbenutzung des Radweges zur Folge hätte.

### **Abschnitt Neckarmünzplatz bis Karlstor (Querschnitte Q bis T)**

Zwischen Fischergasse und Neckarmünzplatz wird der Radverkehr auf der Südseite auf einem Schutzstreifen geführt, da die parallel verlaufende Obere Neckarstraße in den touristischen Spitzenzeiten durch die Fahrgäste der Touristenbusse vom Neckarmünzplatz stark frequentiert wird. Es wird empfohlen, die ca. 10-12 Parkstände auf der südlichen Fahrbahnseite

zugunsten besserer Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr aufzugeben (Querschnitt Q).

Am Neckarmünzplatz besteht ein hoher Überquerungsbedarf, für den zurzeit noch kein Angebot zum sicheren Queren besteht. Ein Lösungsansatz ist ein langgestreckter Mittelstreifen, der allerdings nicht die Breite einer durch Borde gesicherten Querungsanlage (2,50 m) erhalten kann. Es wird vorgeschlagen, analog dem Ansatz aus der Bahnhofstraße in Heidelberg einen eher weich separierten gepflasterten Mittelstreifen auszubilden, der jedoch punktuell, z.B. durch Beleuchtungsmasten, baulich so unterbrochen wird, dass ein längeres Befahren durch Kfz ausgeschlossen ist.

Die Touristenbushaltestelle am Neckarmünzplatz kann unverändert bleiben.

Im weiteren Verlauf der B 37 bis zum Karlstor wird nach den Planungsüberlegungen die Neckarpromenade wegen der Schleusenanlage enden. Fuß- und Radverkehr müssen deshalb im nördlichen Seitenraum wieder gemeinsam geführt werden, wobei dieser deutlich verbreitert werden kann. Auch der bereits bestehende Schutzstreifen auf der Südseite erhält eine den Regelwerken entsprechende Breite.

## 4 Kostenrahmen

Die Kostenschätzung erfolgt in einer Konkretisierung entsprechend einer Machbarkeitsstudie mit einer nur partiellen Ausarbeitung der Planung im Lageplan. Dazu werden – aufbauend auf Erfahrungssätzen – pauschale Kostensätze für die verschiedenen Maßnahmenfelder herangezogen. Zur besseren Zuordnung und Nachvollziehbarkeit der ermittelten Kosten wird der Untersuchungsraum in drei Teilabschnitte untergliedert. Den Baukosten werden jeweils pauschale Ansätze für Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Planungskosten und Vorhergesehenes in Höhe von insgesamt 40 % zugerechnet. Abschließend werden die von der Stadt Heidelberg ermittelten Kosten für die Änderung und Anpassung der Straßenentwässerung des gesamten Bereiches aufaddiert.

Damit sind insgesamt als grober Kostenrahmen **12,2 Mio. € an Gesamtkosten** zu erwarten, die sich wie folgt aufteilen:

- Abschnitt von Penta Park (Marriott) bis Schurmannstraße:	3.500.000 €
- Abschnitt Westseite Schurmannstr. bis Jubiläumsplatz:	3.300.000 €
- Abschnitt von Jubiläumstor bis Karlstor	4.000.000 €
- Straßenentwässerung	1.400.000 €

Eine Zusammenstellung der Einzelkosten nach Streckenabschnitt ist der Anlage zu entnehmen.

## 5 Fazit

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist festzuhalten, dass im Zuge der B 37 die Schaffung einer verkehrssicheren und gut nutzbaren Radverkehrsführung machbar, verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist. Mit der Maßnahme kann darüber hinaus die Überquerbarkeit der B 37 für den Fußverkehr verbessert und die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Neckar verringert werden. Gleichzeitig wird Potenzial für eine bessere Integration der Straße in das städtebauliche Umfeld gewonnen.

Die Verkehrsfunktion der B 37 als Hauptverkehrsstraße mit Durchgangsfunktion wird dabei berücksichtigt. Es bedarf weiterer Abstimmungen, welche Eingriffe in die Verkehrsfunktion möglich sind. Dies betrifft vor allem die Anordnung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn und einen Vorschlag einer bereichsweisen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Eine Überprüfung bzw. ein Nachweis einer hinreichenden Verkehrsqualität für die B 37 und einzelner Knotenpunkte ist deshalb im weiteren Planungsprozess erforderlich.

Generell sind, insbesondere im zentralen Bereich entlang der Altstadt, unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum Kompromisse für alle Verkehrsarten unabdingbar. Dies betrifft auch die Verkehrsqualität des Radverkehrs. Eine Radschnellverbindung mit ihrem hohen Standard ist nicht realisierbar, vielmehr kann der neckarseitige Zweirichtungsradweg den Status einer Hauptradroute im städtischen Radverkehrsnetz erhalten. Auf der Stadtseite der Straße kann eine Nebenroute mit Erschließungsfunktion für die Innenstadt ergänzt werden.

Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit der Realisierung einer attraktiven Neckarpromenade direkt am Flussufer, die in der Lage ist, über die Aufenthaltsfunktion hinaus auch den Fußgängerlängsverkehr anzuziehen und aufzunehmen, sodass der straßenbegleitende Radweg weitgehend frei vom Fußverkehr in Längsrichtung bleiben kann. Besondere Aufmerksamkeit ist allerdings den Querungsstellen des Fußverkehrs über den Zweirichtungsradweg zu widmen. Hier sind Gestaltungsansätze erforderlich, die auch den Radverkehr zu verstärkter Aufmerksamkeit und angepasster Fahrweise veranlassen.

Im weiteren Planungsprozess ist eine enge Verzahnung der Planungen für die B 37 und für die Neckarpromenade erforderlich, um Querungsstellen der Fahrbahn und Zugänge zur Promenade aufeinander abzustimmen und um generell städtebauliche und verkehrliche Belange im Detail zu harmonisieren.

## **Anlagenverzeichnis**

### **Übersichtspläne**

- Übersichtsplan 1: Radverkehrsführung im Bestand
- Übersichtsplan 2: Radverkehrsführung Vorzugsvariante
- Übersichtsplan 3: Planungsvorschlag Querungsstellen
- Übersichtsplan 4: Lage der Querschnitte

### **Querschnitte**

- Querschnitte A bis T mit Gegenüberstellung Bestand und Planungsvarianten

### **Entwurfsskizzen**

- Kreisverkehr Iqbalufer, Zufahrt Ernst-Walz-Brücke
- Radverkehrsführung Jubiläumsplatz
- Radverkehrsführung Bereich Mensa
- Radverkehrsführung Bereich Alte Brücke

### **Lagepläne (M 1:500)**

- Lageplan 1: Neckarstaden, Dreikönigstraße bis Mönchgasse (Bereich Alte Brücke)
- Lageplan 2: Neckarstaden; Stadthalle bis Marstallstraße
- Lageplan 3: Einmündung Thibautstraße

### **Kosten**

- Kostenschätzung