

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0340/2020/BV**

Datum:  
30.09.2020

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Verkehrsversuch an der Bundesstraße 37:  
Einrichtung eines gegenläufigen Radwegs zwischen  
Schlierbach Bahnhof und Ortseingang  
Neckargemünd  
Hier: Maßnahmegenehmigung und Bereitstellung von  
überplanmäßigen Mitteln**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	21.10.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss folgenden Beschluss:*

*Der Haupt- und Finanzausschuss stimmt dem Verkehrsversuch an der Bundesstraße 37 in Form einer Einrichtung eines gegenläufigen Radwegs zwischen Schlierbach Bahnhof und Ortseingang Neckargemünd mit einem städtischen Anteil an den Kosten in Höhe von insgesamt 250.000 € zu und stellt hierfür überplanmäßige Mittel in eben dieser Höhe bereit.*

*Die Deckung erfolgt im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement durch Minderauszahlungen in Höhe von 50.000 Euro bei PSP-Element 8.81000013.700 (Kleinmaßnahmen Radverkehr) sowie durch Minderauszahlungen in Höhe von 200.000 Euro bei PSP-Element 8.81000013.700 (Sicherheitsaudit).*

*Im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) werden die zuwendungsfähigen Kosten mit einem Fördersatz von 90 Prozent gefördert, so dass lediglich 10 Prozent der förderfähigen Kosten auf die Stadt entfallen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• einmalige Kosten <b>Finanzhaushalt</b>	250.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
• Mit einer Förderung im Rahmen des LGVG in Höhe von 90 Prozent der förderfähigen Kosten ist zu rechnen. Die Aufnahme in das Förderprogramm wurde beantragt.	225.000 €
<b>Finanzierung:</b>	
• Deckung bei PSP-Element 8.81000013.700 (Kleinmaßnahmen Radverkehr)	50.000 €
• Deckung bei PSP-Element 8.81000018.700 (Sicherheitsaudit)	200.000 €
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, einen Verkehrsversuch für einen gegenläufigen Radweg zwischen Schlierbach Bahnhof und Ortseingang Neckargemünd zu starten und die dafür notwendigen Anlagen provisorisch einzurichten.

## **Begründung:**

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, einen Verkehrsversuch für einen gegenläufigen Radweg auf der Bundesstraße 37 (B 37) zwischen Schlierbach Bahnhof und Ortseingang Neckargemünd zu starten und die dafür notwendigen Anlagen provisorisch einzurichten. Der Verkehrsversuch ist für 2 Jahre angelegt.

Bei diesem Versuch wird einer der vier Fahrstreifen durch eine Betonleitwand abgetrennt und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt, welcher diesen im Beidrichtungsverkehr befahren wird. Die Betonleitwand, wie sie auch an Autobahnbaustellen eingesetzt wird, wird an Knotenpunkten, Einfahrten und an Busbuchten unterbrochen. Die Bushaltestellen bleiben in ihrer Lage unverändert und werden baulich teilweise barrierefrei provisorisch ausgebaut oder angepasst.

Radweg und Gehweg werden getrennt geführt, die Gehwegbreite bleibt unverändert. Ausnahmen sind kurze Abschnitte, wie zum Beispiel die Bushaltestelle Orthopädie, bei der ein gemeinsamer Geh-Radweg hinter der Aufstellfläche von 1,50 Meter für Fahrgäste geführt wird.

Der Versuch war zu Anfang nur bis zum Knotenpunkt Orthopädie geplant (circa 2400 Meter), wurde im Planungsverlauf erweitert bis zur Lichtsignalanlage an der Einmündung auf Höhe der Ziegelhäuser Brücke (circa 3600 Meter), wo das geplante Radangebot an den vorhandenen gegenläufigen Rad-/Gehweg anschließt.

Vom Knoten Ziegelhäuser Brücke in Richtung Neckargemünd sieht der Versuch auf einer Strecke von circa 2.800 Metern eine Zweistreifigkeit für den Kraftfahrzeug- Verkehr vor. Etwa auf Höhe des auf der gegenüberliegenden Neckarseite befindlichen Campingplatzes ist der circa 300 Meter lange Wechselbereich geplant. Im weiteren Verlauf Richtung Neckargemünd ist die Straße auf circa 500 Meter Länge zweistreifig in Richtung Heidelberg befahrbar. So besteht die Möglichkeit, jeweils bei der Ausfahrt aus den Städten langsame Fahrzeuge vor der Fahrstreifenreduktion zu überholen.

Der Wechsel der Zweistreifigkeit bietet sich in diesem Bereich an, weil dort zwischen den heutigen Richtungsspuren eine Entwässerungsrinne liegt, deren Überfahung ein Unfallrisiko bergen würde, insbesondere bei Nässe für Kradfahrer.

Die Geschwindigkeiten gegenüber heute werden geändert und angepasst. Die Planungen wurden mit allen am Projekt beteiligten sowie der Polizei abgestimmt. Das Sicherheitsaudit zum Verkehrsversuch wurde ausgewertet.

Die Lichtsignalanlagen an den bestehenden signalgeregelten Knotenpunkten auf Heidelberger Gemarkung werden an die sich durch den Verkehrsversuch ergebenden Bedürfnisse angepasst.

Eine provisorische Baustellenampel sichert die Querung der Radfahrenden am Ortseingang Neckargemünd. Diese haben die Möglichkeit, im Richtungsverkehr entlang der B37 weiterzufahren oder alternativ abseits der B37 über den Ingenieurweg und die Kümmebachstraße ins Zentrum Neckargemünds zu gelangen.

Die neu geplante Beschilderung ist mit der bestehenden Beschilderung abzugleichen, um mögliche Sichtbehinderungen zu vermeiden.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg befürwortet diese Maßnahme, da es als Pilotprojekt gesehen wird und daraus Erfahrungen gesammelt werden können für weitere zukünftige Maßnahmen entlang von Bundes-/Landstraßen.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen circa 900.000 €. Die Unterhaltungslast außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze der Bundesstraße 37 wurde im Jahr 2005 im Rahmen der

Verwaltungsstrukturreform auf die Stadt Heidelberg übertragen. Für diesen Teil der Maßnahme stehen Mittel im Bundeshaushalt bereit. Innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze muss jedoch die Stadt Heidelberg die Kosten tragen. Die Kosten für den städtischen Teil der Maßnahme betragen circa 250.000 € brutto. Im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) wird der städtische Teil der Maßnahme mit 90 Prozent der förderfähigen Kosten gefördert.

Die Finanzierung erfolgt im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement durch Minderauszahlungen in Höhe von 50.000 Euro bei PSP-Element 8.81000013.700 (Kleinmaßnahmen Radverkehr) sowie durch Minderauszahlungen in Höhe von 200.000 Euro bei PSP-Element 8.81000013.700 (Sicherheitsaudit).

Der Baubeginn soll im ersten Quartal 2021 erfolgen.

Wir bitten um Zustimmung.

### **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 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Maßnahme dient der genannten Zielsetzung.
MO 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben. <b>Begründung:</b> Die Maßnahme dient der genannten Zielsetzung.

#### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck