

Ergebnisse der Planfallberechnungen

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

23. Mai 2001

Übersicht

Gemeinsamkeiten aller Planfälle

MIV

- ▶ Verbesserte Verkehrsführung im Bereich Bergheim (Alternativlösung zu Verteiler-Halbkreis-Bergheim)
- ▶ Tunnel Bahnhof (4-spurig, Nord-Süd) „Burelli 2“
- ▶ Optimierung Römerkreis
- ▶ Anschluss Bahnstadt (Rittel-Eppelheimer Straße)
- ▶ Verkehrskonzept Kirchheim (u.a. Einbahnstraße in der Schwetzingen Straße und Verlängerung Hardtstraße vom Bahnhof bis zur Albert-Fritz-Straße)
- ▶ Sperrung Nikolausweg
- ▶ Verkehrskonzept Rohrbach

Nicht weiter untersuchte Projekte

MIV

- ▶ Zufahrt zu den geplanten Baugebieten Kleiner und großer Ochsenkopf
- ▶ Ost-West-Tunnel am Bahnhof
- ▶ Nord-Süd-Tunnel am Bahnhof (2-spurig)
- ▶ Römerkreis-Tunnel
- ▶ Sickingenbrücke
- ▶ Verlängerung der Hardtstraße an die Sandhäuser Straße
- ▶ Tunnel Rohrbach Markt

Übersicht

Gemeinsamkeiten aller Planfälle

ÖPNV

- ▶ Straßenbahn in die Altstadt (bis Universitätsplatz), Bedienung durch Linien 1 und 6
- ▶ Straßenbahn Kirchheim, Bedienung durch Linie 6
- ▶ Straßenbahn ins Neuenheimer Feld als Stichstrecke bis zum Freibad Bedienung durch Linie 6
- ▶ Straßenbahnverlängerung nach Schwetzingen
- ▶ Straßenbahnverlängerung nach Sandhausen - Walldorf
- ▶ Straßenbahnverlängerung nach Nußloch - Wiesloch
- ▶ Verlängerung der Linie 4 nach Schriesheim

- ▶ Verdichtung Linie 3 auf 5-min-Takt zw. Rohrbach-Süd und Bismarckplatz
- ▶ Angepasstes Busangebot mit Optimierungen

Sonstige Maßnahmen

- ▶ Jobticket + Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld

Nicht weiter untersuchte Projekte

ÖPNV

- ▶ Ringführung der Straßenbahn durch das Neuenheimer Feld
- ▶ Straßenbahn in der Rohrbacher Straße zw. Adenauerplatz und Franz-Knauff-Straße
- ▶ Straßenbahn zum Karlstorbahnhof
- ▶ Hangbus Rohrbach

Übersicht Planfall 1 und Planfall 2

Planfall 1

Planfall 1.1

- ▶ Neckarufertunnel

Nachfrageberechnung
(Modal-Split) nur für
diesen Fall

Planfall 1.2

- ▶ Neckarufertunnel
- ▶ „kleiner Nordzubringer“

Planfall 1.3

- ▶ Neckarufertunnel
- ▶ „Nordzubringer“

Planfall 1.4

- ▶ Neckarufertunnel
- ▶ Straßenbahn durch die Mönchhofstraße

Planfall 2

Planfall 2.1

- ▶ 5. Neckarquerung als Tunnel
mit Ausbau Klausenpfad
- ▶ Nutzung des Tunnels für den ÖPNV
(Verlängerung Buslinie 12 nach Eppelheim)

Nachfrageberechnung
(Modal-Split)
nur für diesen Fall

Planfall 2.2

- ▶ 5. Neckarquerung als Brücke mit Ausbau
Klausenpfad
- ▶ Nutzung der Brücke für den ÖPNV
(Umsteigemöglichkeit zur OEG-Strecke)

Übersicht Planfall 3

Planfall 3

Planfall 3.1

- ▶ Königstuhltunnel
- ▶ Südumfahrung (bisherige Planung)

Planfall 3.2

- ▶ Königstuhltunnel
- ▶ Südumfahrung ohne Mittelstück

Planfall 3.3

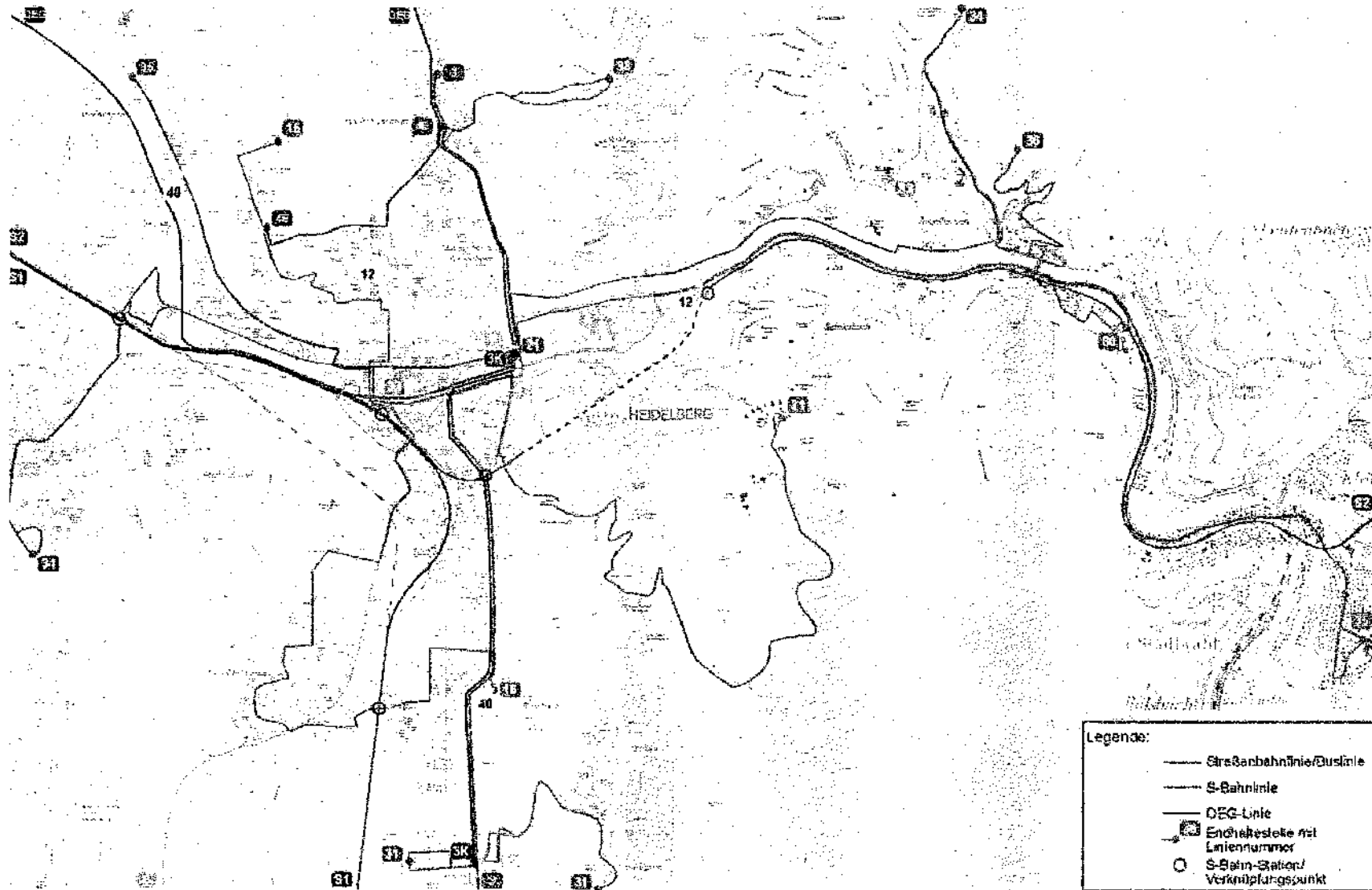
- ▶ Königstuhltunnel
- ▶ Südumfahrung parallel zur DB-Strecke
(PTV-Vorschlag)

Planfall 3.4

- ▶ Königstuhltunnel
- ▶ Südumfahrung ohne Anschluss
Römerstraße (Vorschlag BfHD/VAH)

Ohne
Nachfrageberechnung,
berechnet mit
Nachfrage für Planfall
1.1

Planfall 1.1

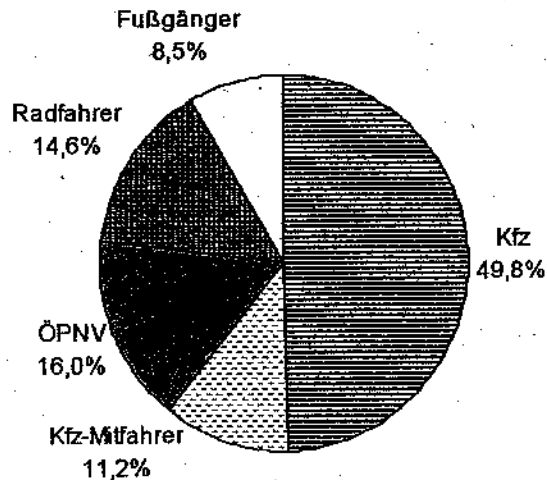


Planfall 1.1

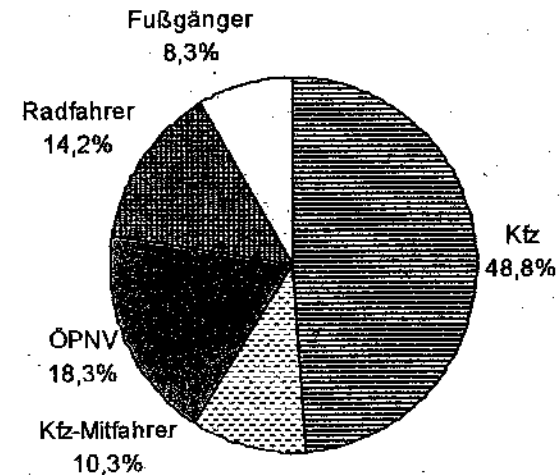
Binnenverkehr	Einheit	Basis- prognose 2005	Prognose Planfall 1.1	Veränderung	Veränderung in %
Kfz	Wege/Tag	231.400	226.900	-4.500	- 1,9%
Kfz-Mitfahrer	Wege/Tag	52.100	47.800	-4.300	- 8,3%
ÖPNV	Wege/Tag	74.400	85.200	10.800	+ 14,5 %
Radfahrer	Wege/Tag	67.800	66.200	-1.600	- 2,4%
Fußgänger	Wege/Tag	39.400	38.700	-700	- 1,8%
Summe	Wege/Tag	465.100	464.800	-300	- 0,1%

Bemerkung: mit Eppelheim, Kfz-Verkehr einschließlich Verkehr der Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte und Wirtschaftsverkehr

Binnenverkehr, Basisprognose 2005



Binnenverkehr, Planfall 11

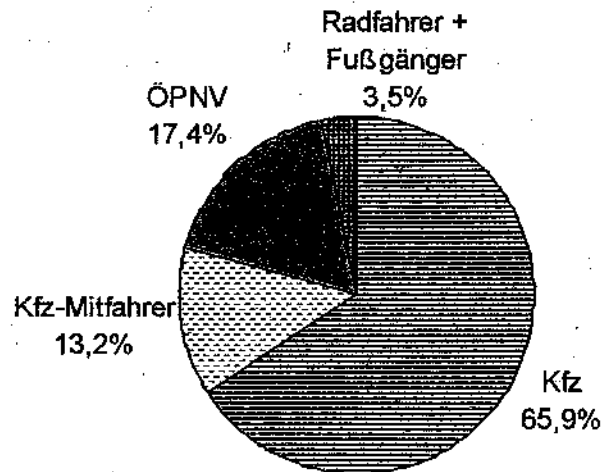


Planfall 1.1

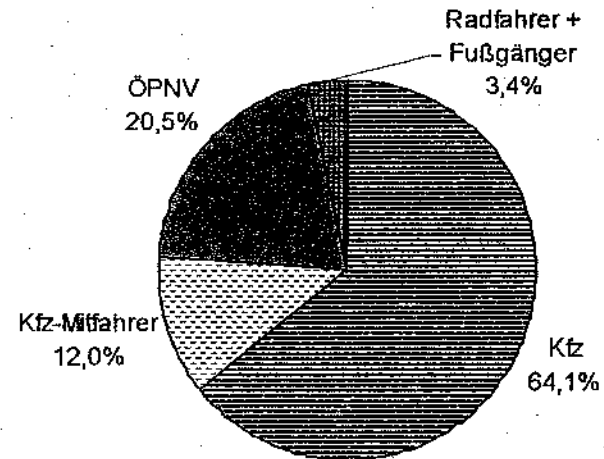
Quell- und Zielverkehr	Einheit	Basis- prognose 2005	Prognose Planfall 1.1	Veränderung	Veränderung in %
Kfz	Wege/Tag	236.200	228.100	-8.100	- 3,4%
Kfz-Mitfahrer	Wege/Tag	47.200	42.500	-4.700	- 10,0%
ÖPNV	Wege/Tag	62.500	73.000	10.500	+ 16,8 %
Radfahrer + Fußgänger	Wege/Tag	12.400	12.000	-400	- 3,2%
Summe	Wege/Tag	358.300	355.600	-2.700	- 0,8%

Bemerkung: mit Eppelheim, Kfz-Verkehr einschließlich Verkehr der Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte und Wirtschaftsverkehr

Quell-Ziel-Verkehr, Basisprognose 2005



Quell-Ziel-Verkehr, Planfall 11

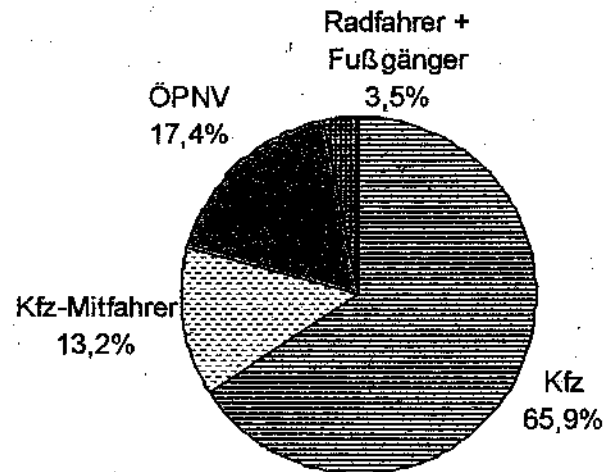


Planfall 1.1

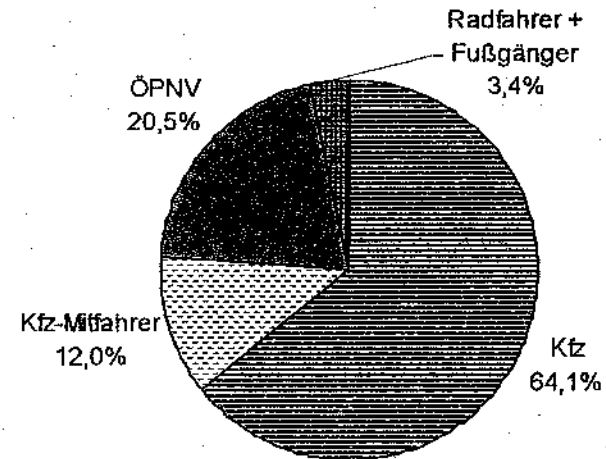
Quell- und Zielverkehr	Einheit	Basis- prognose 2005	Prognose Planfall 1.1	Veränderung	Veränderung in %
Kfz	Wege/Tag	236.200	228.100	-8.100	- 3,4%
Kfz-Mitfahrer	Wege/Tag	47.200	42.500	-4.700	- 10,0%
ÖPNV	Wege/Tag	62.500	73.000	10.500	+ 16,8 %
Radfahrer + Fußgänger	Wege/Tag	12.400	12.000	-400	- 3,2%
Summe	Wege/Tag	358.300	355.600	-2.700	- 0,8%

Bemerkung: mit Eppelheim, Kfz-Verkehr einschließlich Verkehr der Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte und Wirtschaftsverkehr

Quell-Ziel-Verkehr, Basisprognose 2005



Quell-Ziel-Verkehr, Planfall 11



Planfall 1.1

Ergebnisse

- ▶ Der angenommene ÖPNV-Ausbau bewirkt eine Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV.
- ▶ Die Belastungen des Straßennetzes nehmen durch Ausbau des ÖPNV ab. Im Neuenheimer Feld kann dieser Effekt durch Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung (Verknappung) unterstützt werden.
- ▶ Nur die Verbindung „Rittel“ - Eppelheimer Straße bewirkt eine Belastungsveränderung, die im städtischen Netz bemerkbar ist. Alle anderen Maßnahmen haben überwiegend lokale Wirkungen.

Querschnittsbelastungen ÖPNV

	Basisprognose	Planfall 1.1	Differenz
Ernst-Walz-Brücke			
Straßenbahn	9.900	16.000	
Bus	1.300	1.600	
Summe	11.200	17.600	+ 6.400
Theodor-Heuss-Brücke			
Straßenbahn	12.400	17.100	
Bus	14.500	8.800	
Summe	26.900	25.900	- 1.000
Gesamtsumme	38.100	43.500	+ 5.400

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Die Problematik „Neuenheimer Feld“ kann durch den angenommenen Maßnahmen-Mix deutlich reduziert werden.

Planfall 1.2 (mit „kleinem Nordzubringer“)

Ergebnisse

- ▶ Ein sog. „kleiner Nordzubringer“ ist relativ umwegig und wird deshalb nur durch den Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Feldes akzeptiert. Die Strecke wird von etwa 5.000 Kfz/Tag befahren.
- ▶ Die Entlastungswirkung für Handschuhsheim ist (im Gegensatz zu einem „echten“ Nordzubringer) nicht ausgeprägt (ca. -2.500 Kfz/Tag am nördl. Ortsende).
- ▶ Die geringe Entlastung im Bereich Bergheim ist positive für den Verkehrsfluss an den kritischen Knotenpunkten dort.

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Dem geringen Aufwand steht ein ebenso geringer Vorteil gegenüber.
- ▶ Eine abschließende Bewertung ist nicht möglich. Hierzu fehlt insbesondere die Ermittlung der Kosten und der Auswirkungen auf Grundstücke Dritter und ökologische Belange.
- ▶ Die Maßnahme „kleiner Nordzubringer“ trägt in Ergänzung zum angenommenen Maßnahmen-Mix zu einer Reduzierung der Probleme des Neuenheimer Feldes bei.

Planfall 1.3 (mit „Nordzubringer“)

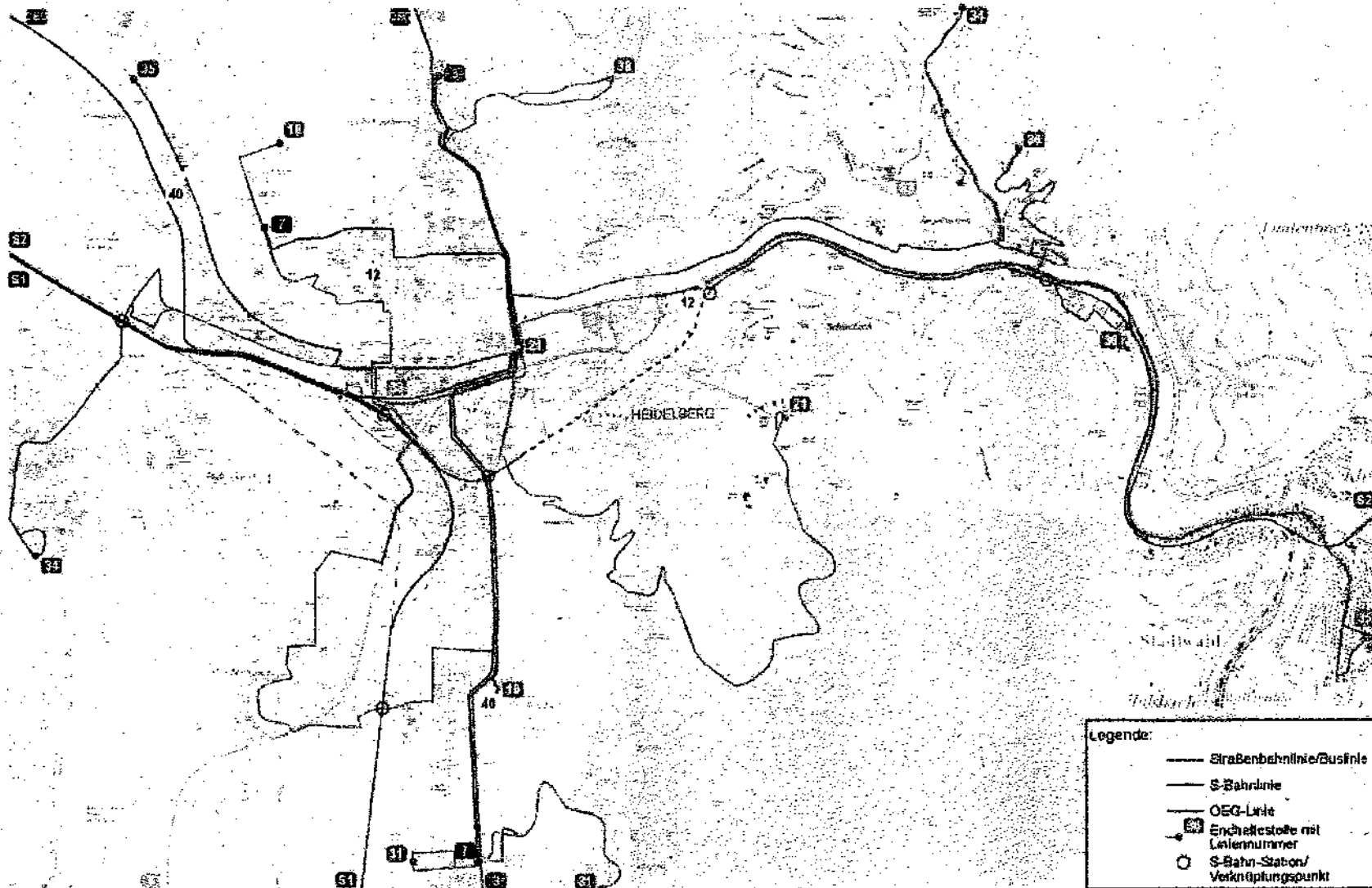
Ergebnisse

- ▶ Es entsteht eine attraktive Verbindung zur AS-Dossenheim (ca. 16.300 Kfz/h).
- ▶ Deutliche Entlastungswirkung in Handschuhsheim (ca. -9.000 Kfz/Tag am nördl. Ortsende und ca. -4.600 Kfz/Tag im nördlichen Bereich der Berliner Straße).
- ▶ Zusätzliche Entlastungen im Bereich Bergheim (Autobahnzubringer ca. -3.000 Kfz/Tag, Ernst-Walz-Brücke ca. -3.300 Kfz/Tag).

Bewertung

- ▶ Die Maßnahme „Nordzubringer“ trägt in Ergänzung zum angenommenen Maßnahmen-Mix zu einer deutlichen Reduzierung der Probleme des Neuenheimer Feldes bei.
- ▶ Im Gegensatz zum „kleinen Nordzubringer“ treten mehrere ökologische und städtebauliche Probleme auf (Trennwirkung und Lärmbeeinträchtigung für Handschuhsheimer Feld mit Fuß- und Radwegebeziehungen, Wegfall eines Naherholungsgebietes, Beeinträchtigung hochwertiger Flächen der Landwirtschaft, entstehender Siedlungsdruck)

Planfall 1.4 (mit „Straßenbahn Mönchhofstraße“)



Planfall 1.4 (mit „Straßenbahn Mönchhofstraße“)

Ergebnisse

- ▶ Zusätzlich zu einer Straßenbahn ins Neuenheimer Feld kann mit einer Straßenbahn durch die Mönchhofstraße die ÖPNV-Erschließung des Neuenheimer Feldes weiter verbessert werden.
- ▶ Bei einer Verdichtung des Angebotes ab Rohrbach-Süd durch eine weitere Linie (statt Verdichtung der Linie 3) kann diese Linie sinnvoll weitergeführt werden.
- ▶ Für die Erschließung des Neuenheimer Feldes sind verschiedene betriebliche Möglichkeiten denkbar.

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Eine abschließende Bewertung ist nicht möglich, da die bauliche Realisierbarkeit nur vermutet wird und die Auswirkungen im Detail (Kosten, Auswirkungen auf den MIV und den ruhenden Verkehr) nicht ermittelt wurden.
- ▶ Eine Straßenbahnführung durch die Mönchhofstraße sollte als sinnvolle Netzergänzung weiter verfolgt werden. Die Strecke ist jedoch gegenüber der Erschließung des Neuenheimer Feldes durch die Straßenbahn nachrangig zu behandeln.

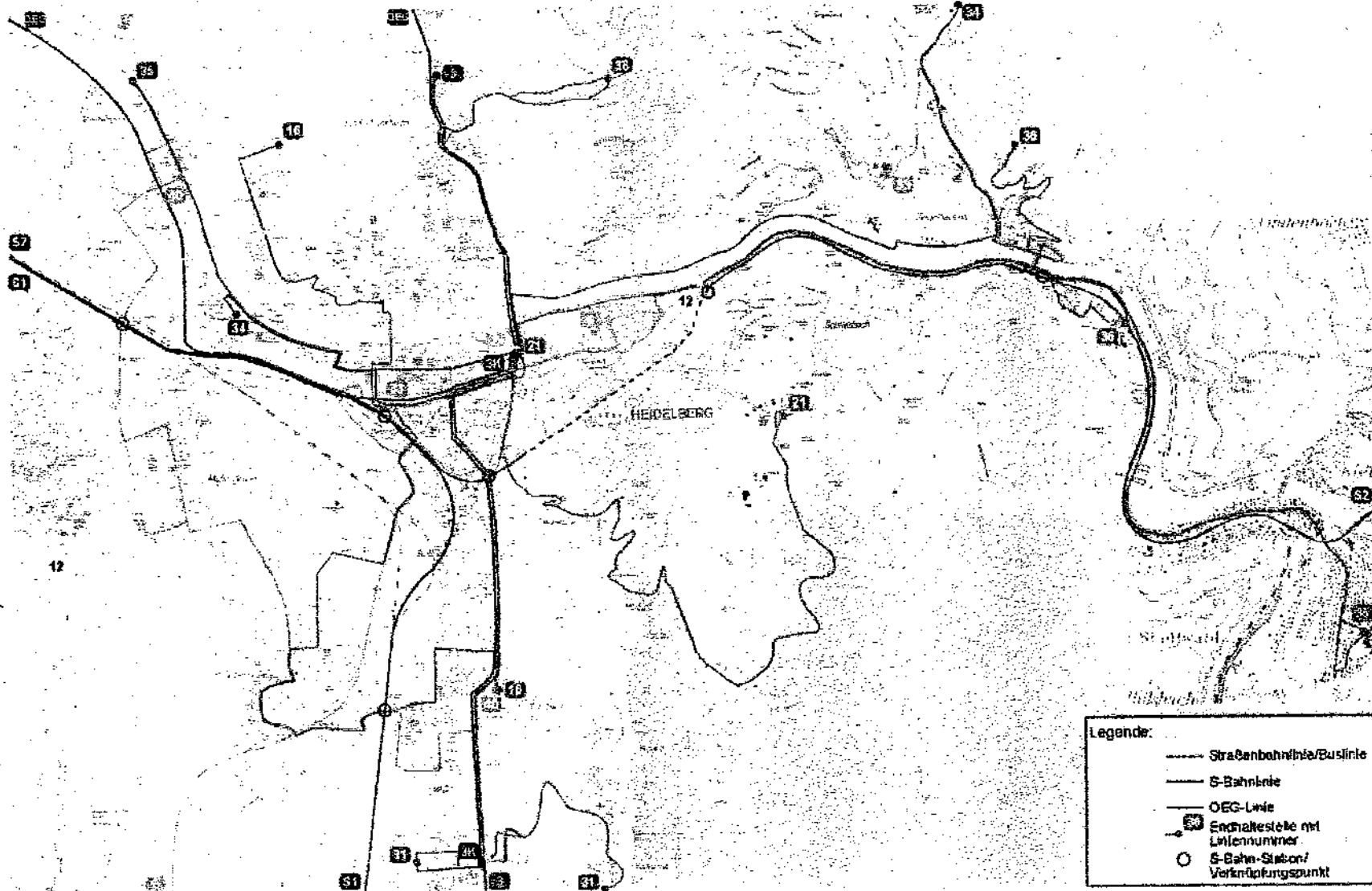
Zusammenfassung Planfall 1

Durch eine Kombination der Maßnahmen:

- ▶ Straßenbahn ins Neuenheimer Feld bis Freibad
 - ▶ Jobticket für die Uni- und Klinikbeschäftigten
 - ▶ Parkraumbewirtschaftung bzw. relative Verknappung des Parkraumangebotes im Verhältnis zur Anzahl der Beschäftigten
 - ▶ Verbindung Rittel - Eppelheimer Straße mit Entlastung für Bergheim
 - ▶ Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich Bergheim (Alternativlösung zu Verteilerkreis)
 - ▶ evtl. „kleiner“ Nordzubringer
 - ▶ evtl. Straßenbahn in der Mönchhofstraße
- möglicher Effekt:
zusätzlich ca. 5.500 Fahrgäste im ÖPNV
- möglicher Effekt:
Entlastung des Knotenpunktes B37 / Bergheimer Str. um ca. 9.000 Kfz/Tag (-18%) (Zufahrtensumme)
- möglicher Effekt: Entlastung um etwa 5.000 Kfz/Tag

können die Verkehrsverhältnisse des Neuenheimer Feldes mittelfristig nachhaltig verbessert werden und eine weitere Entwicklung des Gebietes ist möglich.

Planfall 2.1 (5. Neckarquerung als Tunnel)

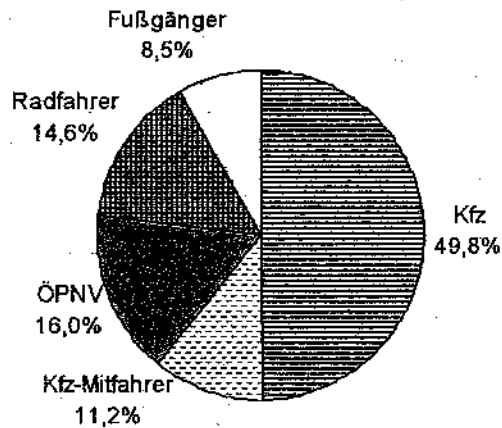


Planfall 2.1 (5. Neckarquerung als Tunnel)

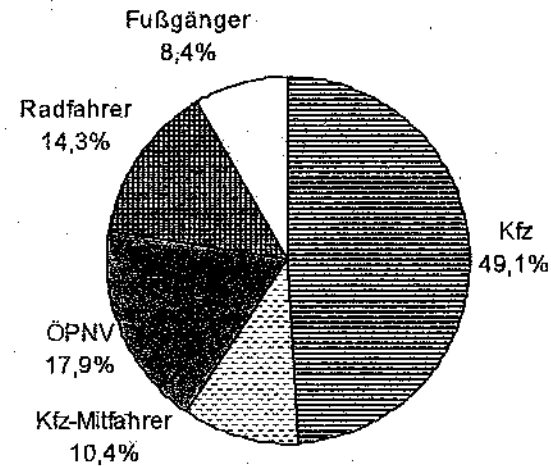
Binnenverkehr	Einheit	Basis- prognose 2005	Prognose Planfall 2.1	Veränderung	Veränderung in %
Kfz	Wege/Tag	231.400	228.200	-3.200	- 1,4%
Kfz-Mitfahrer	Wege/Tag	52.100	48.300	-3.800	- 7,3%
ÖPNV	Wege/Tag	74.400	83.000	8.600	+ 11,6 %
Radfahrer	Wege/Tag	67.800	66.300	-1.500	- 2,2%
Fußgänger	Wege/Tag	39.400	38.900	-500	- 1,3%
Summe	Wege/Tag	465.100	464.700	-400	- 0,1%

Bemerkung: mit Eppelheim, Kfz-Verkehr einschließlich Verkehr der Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte und Wirtschaftsverkehr

Binnenverkehr, Basisprognose 2005



Binnenverkehr, Planfall 21

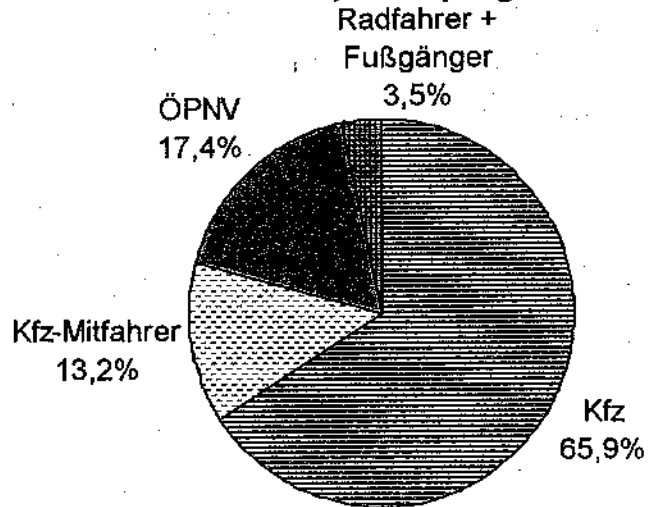


Planfall 2.1 (5. Neckarquerung als Tunnel)

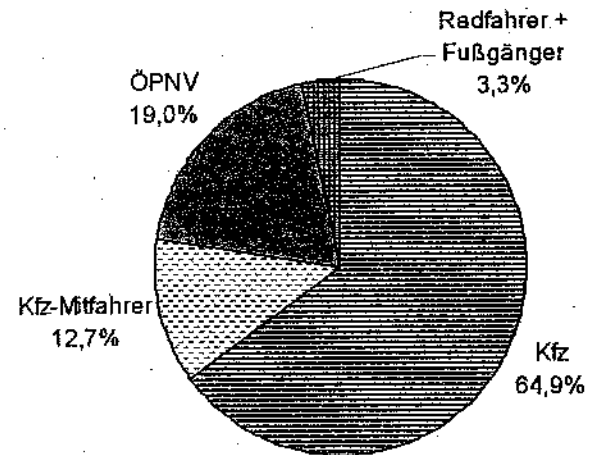
Quell- und Zielverkehr	Einheit	Basis- prognose 2005	Prognose Planfall 2.1	Veränderung	Veränderung in %
Kfz	Wege/Tag	236.200	230.800	-5.400	- 2,3%
Kfz-Mitfahrer	Wege/Tag	47.200	45.200	-2.000	- 4,2%
ÖPNV	Wege/Tag	62.500	67.700	5.200	+ 8,3 %
Radfahrer + Fußgänger	Wege/Tag	12.400	11.900	-500	- 4,0%
Summe	Wege/Tag	358.300	355.600	-2.700	- 0,8%

Bemerkung: mit Eppelheim, Kfz-Verkehr einschließlich Verkehr der Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte und Wirtschaftsverkehr

Quell-Ziel-Verkehr, Basisprognose 2005



Quell-Ziel-Verkehr, Planfall 21



Planfall 2.1 (5. Neckarquerung als Tunnel + Ausbau Klausenpfad)

Ergebnisse

- ▶ Es entsteht eine sehr attraktive Verbindung zwischen AS-Wieblingen und Neuenheimer Feld (ca. 21.000 Kfz/Tag).
- ▶ Deutliche Entlastungen im Bereich Bergheim (Autobahnzubringer ca. -5.400 Kfz/Tag, Ernst-Walz-Brücke ca. -15.400 Kfz/Tag, Bergheimer Straße ca. -7.800 Kfz/Tag).

Bewertung

- ▶ Es treten mehrere positive verkehrliche Wirkungen auf, die zu einer Reduzierung der Probleme des Neuenheimer Feldes beitragen.
- ▶ Der Bau einer 5. Neckarquerung als Tunnel ist mit bautechnische Problemen verbunden und es fallen hohe Kosten an.
- ▶ An den Tunnelein- bzw. -ausfahrten in Wieblingen und im Neuenheimer Feld entstehen deutlich höhere Verkehrsbelastungen als bisher (damit verbunden sind erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastungen in den Wohngebieten in Wieblingen und an den Studentenwohnheimen im Neuenheimer Feld).

Planfall 2.2 (5. Neckarquerung als Brücke + Ausbau Klausenpfad)

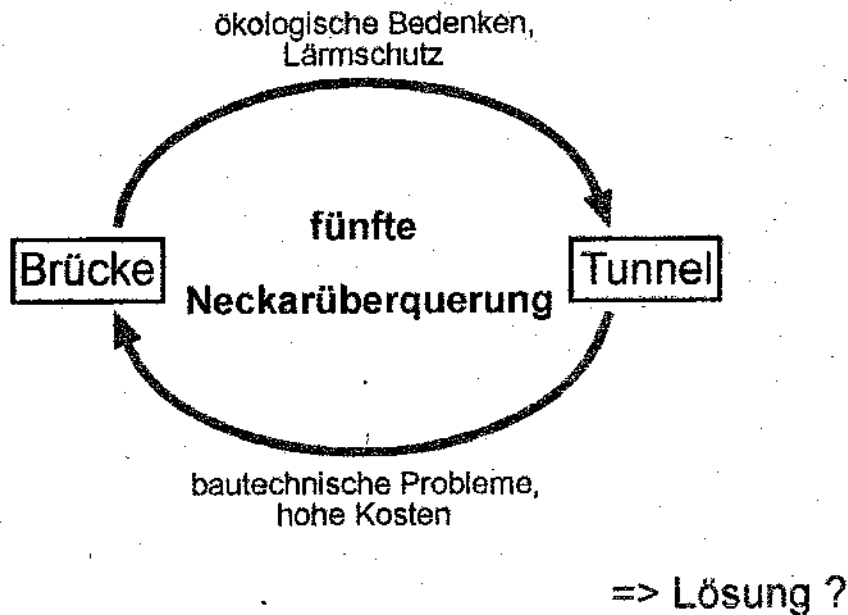
Ergebnisse

- ▶ Es entsteht ebenfalls eine attraktive Verbindung zwischen AS-Wieblingen und Neuenheimer Feld (ca. 21.100 Kfz/Tag).
- ▶ Ähnliche Entlastungen im Bereich Bergheim wie bei der 5. Neckarquerung als Tunnel (Autobahnzubringer ca. -5.000 Kfz/Tag, Ernst-Walz-Brücke ca. -15.400 Kfz/Tag, Bergheimer Straße ca. -7.800 Kfz/Tag).
- ▶ Ein (hier angenommene) Rampenverbindung zur Mannheimer Straße erhöht die verkehrliche Wirksamkeit gegenüber der Tunnellösung, führt aber zu Mehrbelastungen für die Mannheimer Straße.
- ▶ Eine Brücke kann an die Tiergartenstraße direkt angebunden werden.

Bewertung

- ▶ Gegen den Bau einer 5. Neckarquerung als Brücke sprechen sowohl ökologische Bedenken, als auch Lärmschutzprobleme in den Wohngebieten in Wieblingen und für die Studentenwohnheime im Neuenheimer Feld.
- ▶ Für Fußgänger und Radfahrer kann die Brücke mitbenutzt werden. Im Falle eines Tunnels wäre dagegen zusätzlich eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke erforderlich.

Zusammenfassung „Erschließung Neuenheimer Feld“



- ▶ Der Bau einer 5. Neckarquerung (als Brücke oder Tunnel) mit den jeweils gegebenen Kosten oder ökologischen Nachteilen erscheint nicht verhältnismäßig.
- ▶ Eine 5. Neckarquerung ist nur dann erforderlich, wenn eine Entwicklung des Gebietes weit über die derzeit anvisierten Entwicklungen hinaus erfolgen soll.
- ▶ Alle „kleinen“ Maßnahmen sollten möglichst schnell realisiert werden.

Planfall 3.1 (mit Königstuhltunnel und Südumfahrung)

Ergebnisse

- ▶ Die Führung der Strecke folgt einer Ideallinie. Eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und eine Entlastung der Innenstadt ist damit gegeben.
- ▶ Erhebliche Probleme bestehen in der Anbindung der Strecke an das vorhandene Netz. Die bisherige Konstruktion des Anschlusses an die Römerstraße ist z.B. nur sehr eingeschränkt geeignet.
- ▶ Eine großräumige Verlagerung (zusätzliche Durchgangsverkehrsströme) spielt nur eine untergeordnete Rolle. Ursache dafür sind die weiterhin vorhandenen Netzwidestände. (Mehrbelastung im Neckartal < 2.000 Kfz/Tag). Im Fall von Störungen auf der A6 steht die Strecke als Ausweichroute zur Verfügung.

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Eine Trassenführung am Rande der geplanten Bahnstadt ist mit diesem städtebaulichen Projekt nicht oder nur sehr schwer vereinbar.
- ▶ Für die Wohnbebauung entlang der Trasse (insbesondere „alte Stadtgärtnerei“ entstehen erhebliche Beeinträchtigungen (z.B. Lärm)
- ▶ Bei Störungen auf der A6 verlagert sich der Lkw-Verkehr von der Autobahn auf die Südumfahrung bzw. in den Tunnel.

Planfall 3.2 (mit Königstuhltunnel mit Südumfahrung ohne Mittelstück)

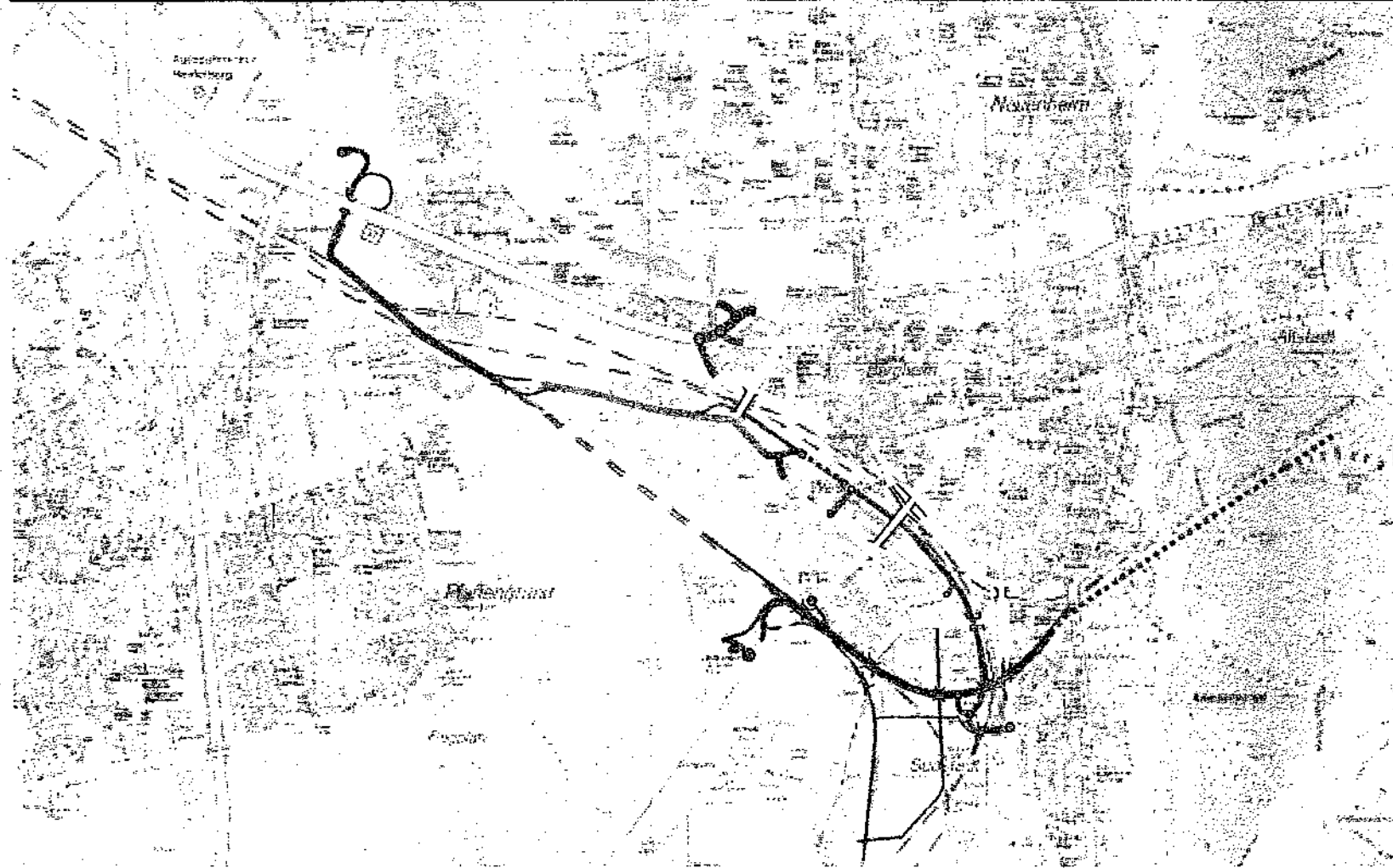
Ergebnisse

- ▶ Durch einen Verzicht auf das Mittelstück reduziert sich die verkehrliche Wirksamkeit. Die Belastung der Tunnelstrecke bleibt aber hoch.
- ▶ Die Netzkonzeption würde zu einer Überlastung im Bereich Eppelheimer Straße, Czernyring, Montpellierbrücke führen.

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Ein Verzicht auf ein Mittelstück kann nicht empfohlen werden.

Planfall 3.3 (mit Königstuhltunnel mit Südumfahrung, PTV-Variante)



Planfall 3.3 (mit Königstuhltunnel mit Südumfahrung, PTV-Variante)

Gründe für die Entwicklung der Variante

- ▶ Entkoppelung der Planungen des Königstuhltunnels von den Planungen für die Bahnstadt.
- ▶ Verbesserung des Anschlusses an die Römerstraße
- ▶ Verbesserung des Anschlusses „Rittel“.

Ergebnisse

- ▶ Hinsichtlich der Entlastungswirkung für die Innenstadt und die Belastung des Tunnels ist der Planfall ebenso wirksam wie die Südumfahrung in der bisherigen Führung.

Bewertung / Empfehlung

- ▶ Das Konzept einer „inneren“ Südumfahrung oder eines Ausbaus des Czernyrings sollte weiter verfolgt werden.
- ▶ Die Lösungen für die Anschlüsse an die B37 (Rittel) und an die Römerstraße (indirekt über Feuerbachstraße) sollten weiterverfolgt werden.
- ▶ Für die Wohnbebauung entlang der Trasse (insbesondere „alte Stadtgärtnerei“ entstehen erhebliche Beeinträchtigungen (z.B. Lärm), die durch die Lage der Knotenpunkte noch verschärft wird (gegenüber Planfall 1.5)
- ▶ Eine abschließende Bewertung erfordert eine Klärung der Verfügbarkeit der (teilw. ungenutzten) DB-Gleisanlagen

Neckarufertunnel < - > Königstuhltunnel

Verkehrliche Wirkung auf das innerstädtische Netz

Neckarufertunnel

- ▶ Eine verkehrliche Entlastung tritt im Bereich des Tunnels auf und ermöglicht dort eine andere Nutzung des vorhandenen Straßenraums.
- ▶ Für das städtische Hauptverkehrsnetz ist der Neckarufertunnel neutral.

Königstuhltunnel + Südumfahrung + Sperrung Neckarufer

- ▶ Entlastung mehrerer kritischer Bereiche (Montpellierbrücke, Hebelstraße, Römerkreis, Adenauerplatz).
- ▶ Erleichtert den Ausbau des ÖPNV (Straßenbahn Altstadt, Vorrangschaltungen,...).
- ▶ Entlastungswirkung im Lkw-Verkehr und bei Nacht insbesondere für Bergheim, Weststadt und Innenstadt stärker ausgeprägt (auch gezielt steuerbar).
- ▶ Die Kapazitätserhöhung für den MIV im Ost-West-Verkehr ist minimal (Königstuhltunnel ersetzt vorhandenen Neckaruferstraße)
- ▶ Für die Neuenheimer Landstraße und die B37 im Neckartal sind geringe Mehrbelastungen zu erwarten.

Neckarufertunnel < - > Königstuhltunnel

Abhängigkeiten bei der Realisierung

Neckarufertunnel

- ▶ Die Realisierung ist unabhängig von anderen Projekten

Königstuhltunnel + Südumfahrung + Sperrung Neckarufer

Wichtig ist eine Realisierung von West nach Ost:

- ▶ Verbindung Rittel - Eppelheimer Straße mit leistungsfähigem Anschluss an die B37
- ▶ Ausbau der Eppelheimer Straße und des Knotenpunktes mit der Czernybrücke (nach Möglichkeit mit einem „Underfly“) oder Neubau parallel zur DB-Strecke
- ▶ Ausbau/Verlegung/Neubau Czernyring, nach Möglichkeit in Bündelung mit den DB-Gleisen
- ▶ Verlängerung des Czernyring bis Römerstraße
- ▶ Verbindung Speyerer Straße - Römerstraße über ehemalige DB-Strecke
- ▶ Königstuhltunnel
- ▶ Sperrung Neckarufer

Jedes Teilprojekt hat bei dieser Reihenfolge eigenständige positive verkehrliche Wirkungen (keine „Torso“).

Lösung der Probleme im Neuenheimer Feld und in der Altstadt

Zu lösendes Problem

Neckarufer / Altstadt

- ▶ Der starke Verkehr am Neckarufer (B 37) verhindert eine städtebauliche Entwicklung der Innenstadt zum Neckar (Stadt am Fluss).
- ▶ In den Hauptverkehrszeiten treten Störungen auf.

Neuenheimer Feld

- ▶ Das Wachstum des Gebietes „Neuenheimer Feld“ in den vergangenen Jahren und voraussichtlich auch zukünftig führt zu einer Überlastung des Straßennetzes in den Hauptverkehrszeiten.

Bedingungen für eine befriedigende Lösung

- ▶ Um das Problem zu lösen ist auf einem längeren Abschnitt eine nahezu 100%-ige Reduzierung des Verkehrs erforderlich.



Es ist nur eine „Alles oder nichts“-Entscheidung möglich.

- ▶ Um das Problem zu lösen ist, ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen unter eine kritische Belastung ausreichend.



Es sind auch Entscheidungen möglich, die zu einer „Entschärfung“ beitragen ohne das Problem vollständig zu lösen.

Zusammenfassende Empfehlungen

Die in allen Planfällen angenommenen Maßnahmen im MIV und ÖPNV

- ▶ Anschluss Bahnstadt (Rittel-Eppelheimer Straße)
- ▶ Verbesserte Verkehrsführung im Bereich Bergheim
- ▶ Optimierung Römerkreis
- ▶ Verkehrskonzept Kirchheim
- ▶ Sperrung Nikolausweg
- ▶ Verkehrskonzept Rohrbach
- ▶ Straßenbahn in die Altstadt
- ▶ Straßenbahn Kirchheim
- ▶ Straßenbahn ins Neuenheimer Feld
- ▶ Betriebliche Maßnahmen im ÖPNV (z.B. Buskonzept, Verdichtung Linie 3)

haben deutlich positive Wirkungen auf den Gesamtverkehr der Stadt Heidelberg.

Bei den Maßnahmen

- ▶ Tunnel am Hauptbahnhof (Burelli 2)
- ▶ Neckarufertunnel

stehen städtebauliche Wirkungen im Vordergrund. Ihre Wirkungen auf den Gesamtverkehr der Stadt Heidelberg sind neutral.

Die regionalen Erweiterungen des Straßenbahnnetzes

- ▶ Nach Schwetzingen
- ▶ Nach Sandhausen und Walldorf
- ▶ Nach Wiesloch

verlaufen in wichtigen Verkehrsachsen, in denen das ÖPNV-Angebot zu verbessern ist. Die Möglichkeit und Vorteilhaftigkeit einer Straßenbahnbedienung bedarf eigenständiger Untersuchungen.

Ausblick: ÖPNV-Erschließung der Bahnstadt

