

# **SRH Holding**

## **Verkehrsuntersuchungen zum Masterplan SRH Campus Heidelberg**

### **Neuberechnung Vorzugsnetzfall**

**Bericht**



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

## Impressum

**Titel:** Verkehrsuntersuchungen zum Masterplan SRH Campus Heidelberg  
Neuberechnung Vorzugsnetzfall

**Auftraggeber:** SRH Holding (SdbR)  
Bonhoefferstraße 1  
69123 Heidelberg

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Dipl.-Ing. Frank Zimmermann

**Status:** Bericht

**Stand:** 29. April 2021

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

## Inhaltsverzeichnis

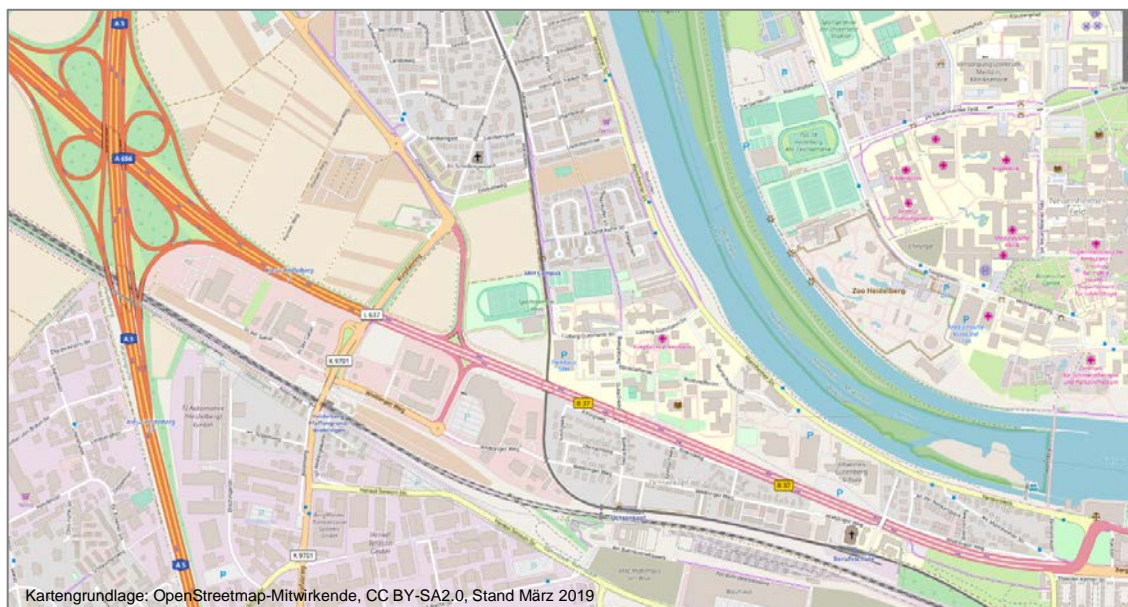
<b>1.</b>	<b>Hintergrund und Anlass .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Verkehrszustände im Bestand .....</b>	<b>2</b>
2.1	Erschließung .....	2
2.2	Verkehrsstärken .....	3
<b>3.</b>	<b>Prognosenullfall .....</b>	<b>4</b>
3.1	Ergänzung des Verkehrsmodells .....	4
3.2	Verkehrsaufkommen und Verkehrsstärken Prognosenullfall .....	4
<b>4.</b>	<b>Vorzugsnetzfall .....</b>	<b>4</b>
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit .....</b>	<b>7</b>

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1.1      Verkehrsstärken Analyse 2015  
Abbildung 1.2      Verkehrsstärken Prognosenullfall  
Abbildung 1.3      Differenz Verkehrsstärken Prognosenullfall minus Analysefall
- Abbildung 2.1      Verkehrsstärken Prognose, Vorzugsnetzfall  
Abbildung 2.2      Differenz Verkehrsstärken Prognose, Vorzugsnetzfall minus Prognosenullfall

## 1. Hintergrund und Anlass

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplanes für den SRH-Campus in Heidelberg wird erwogen, eine neue Straßenverbindung von der Mannheimer Straße zum Rittel zu schaffen. Damit verbunden ist die Gefahr, dass Verkehre von und zur Anschlussstelle der L 637 an die B 37 und damit auch auf kurzem Wege zur A 5 über diese neue Straßenverbindung fließen. Das betroffene Gebiet ist in Grafik 1 dargestellt.



Grafik 1: Untersuchungsgebiet

Um die möglichen Auswirkungen dieser neuen Straßenverbindung zu quantifizieren, wurden im Jahr 2019 mit dem Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg mehrere Varianten dieser Verbindung untersucht und bewertet. Die Variantenuntersuchung wurde mit einer vorläufigen Prognose durchgeführt, da die Verkehrsprognose der Stadt Heidelberg damals noch nicht vorlag.

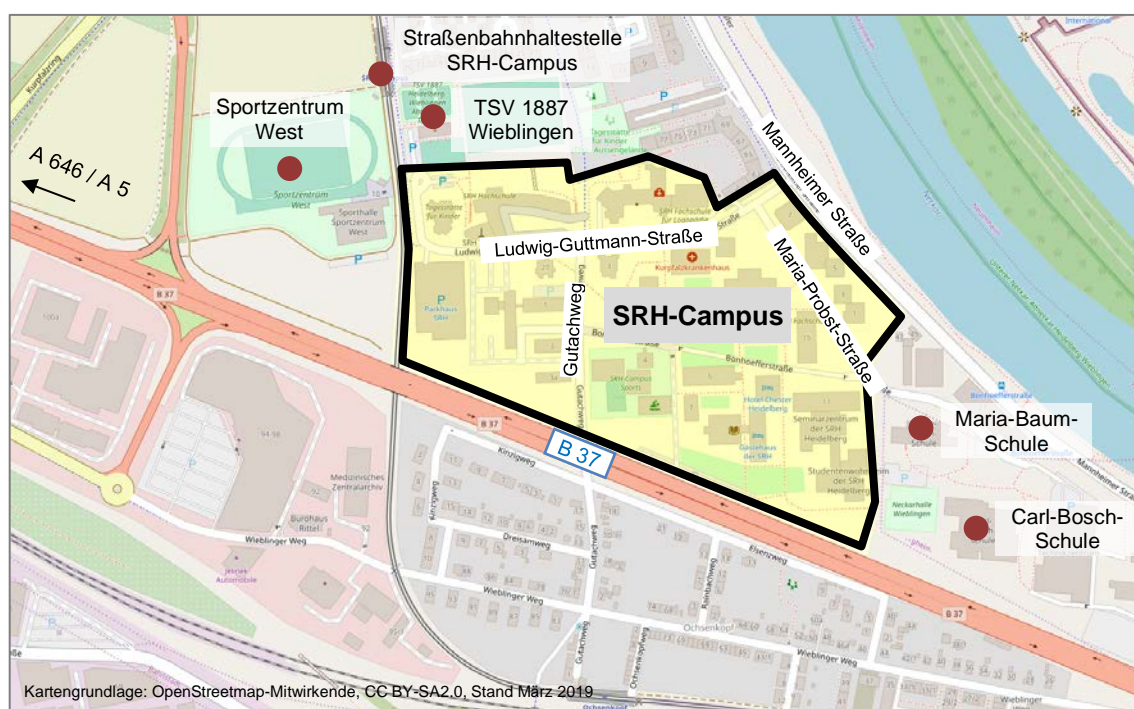
Mittlerweile liegt die Verkehrsprognose der Stadt Heidelberg vor. Bezüglich der zukünftigen Verkehrserschließung des SRH-Campus kristallisierte sich eine Vorzugsvariante heraus. Und es gibt Konkretisierungen hinsichtlich der Strukturen innerhalb des SRH-Campus und der zukünftigen Lage der Parkplätze. Deshalb wurden unter Berücksichtigung der aktuellen Daten der Prognose-nullfall und der Vorzugsnetzfall neu berechnet.

## 2. Verkehrszustände im Bestand

### 2.1 Erschließung

In Grafik 2 ist das Gelände des SRH-Campus dargestellt. Der Campus wird für den Kfz-Verkehr gegenwärtig fast vollständig über die Mannheimer Straße, die nordöstlich des Campusgeländes verläuft, erschlossen. Die interne Verteilung des Verkehrs erfolgt über die zentrale Achse Ludwig-Guttmann-Straße. Die Straßen auf dem Gelände des SRH-Campus liegen in einer Tempo-30-Zone.

Mit dem Gutachweg gibt es eine weitere Zufahrtsstraße zum Campus aus Richtung Süden. Diese Straße unterquert die Bundesstraße B 37, die den Campus im Süden begrenzt. Die Durchfahrt unter der B 37 ist für den motorisierten Verkehr gesperrt (Anlieger frei). Trotzdem wird sie von ca. 1.500 Kfz täglich genutzt, da über den Wieblinger Weg der Kurpfalzring und die A 656/ B 37 auf kurzem Weg erreicht werden können.



Grafik 2: SRH-Campus, Bestand

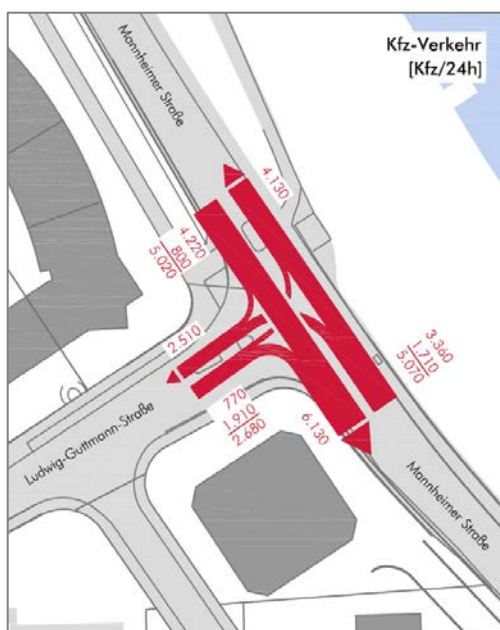
Westlich des Campus verläuft die Straßenbahn (Linie 5 nach Mannheim) auf einem separaten Gleiskörper. Hinter den Straßenbahngleisen befindet sich das Sportzentrum West, welches Vorrangig über den SRH-Campus zu erreichen ist. Kraftfahrzeuge müssen dazu auf dem Campusgelände abgestellt werden, da es keinen Bahnübergang im Bereich zwischen B 37 und Straßenbahnhaltestelle SRH-Campus gibt. Eine direkte Zufahrt mit Kfz zum Sportzentrum gibt es lediglich von Norden über befestigte Wirtschaftswege. Neben den Einrichtungen auf dem SRH-Campus

und dem Sportzentrum West sind auch die Sportanlagen des TSV 1887 Wieblingen über das Gelände des SRH-Campus an das öffentliche Straßennetz angebunden.

Östlich des Campus gibt es mit der Maria-Baum-Schule, der Carl-Bosch-Schule und der Johannes-Gutenberg-Schule drei berufliche Fachschulen. Davon sind die Maria-Baum-Schule und die Carl-Bosch-Schule mit dem Kfz ebenfalls nur über den Campus der SRH (Ludwig-Guttman-Straße und Maria-Probst-Straße) erreichbar. Für die Johannes-Gutenberg-Schule gibt es eine Anbindung östlich des Schulgeländes an den Wieblingener Weg.

## 2.2 Verkehrsstärken

Für den Knotenpunkt Mannheimer Straße / Ludwig-Guttman-Straße liegen Zähldaten aus dem Jahr 2014 vor. Demnach beträgt die Verkehrsstärke auf der Ludwig-Guttman-Straße an dieser Zufahrt ca. 5.200 Kfz/ 24 h. 70 % des ein- und ausfahrenden Verkehrs kommen aus bzw. fahren in Richtung Südosten.



Grafik 3: Verkehrsströme am Knotenpunkt Mannheimer Straße / Ludwig-Guttman-Straße (Zählung der Stadt Heidelberg vom 23.10.2014, Grafik Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH)

Auf der Mannheimer Straße betragen die Verkehrsstärken im Bereich der SRH-Anbindung ca. 10.000 Kfz/ 24 h.



### 3. Prognosenullfall

#### 3.1 Ergänzung des Verkehrsmodells

Grundlage für die verkehrsplanerischen Berechnungen zum Masterplan SRH-Campus ist das Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg. Der Analysezustand wurde für das Jahr 2015 erstellt und kalibriert. Eine Prognose liegt für das Jahr 2035 vor.

Für die Verkehrsuntersuchung wurde das Modell im Umfeld des Campus-Geländes überarbeitet. Dazu wurde eine Ortsbegehung durchgeführt, in deren Ergebnis das Straßennetz verfeinert, Strecken- und Knotenparameter angepasst und Anbindungen ergänzt wurden.

#### 3.2 Verkehrsaufkommen und Verkehrsstärken Prognosenullfall

Gemäß dem vorliegenden Modellstand der Stadt Heidelberg wird unter Prognosenullfall hier der Bestandsverkehr zzgl. der strukturellen Entwicklung des SRH-Campus verstanden. Dazu wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber die Zahl der Kfz-Fahrten von und zum Campus (Quell- und Zielverkehr) um 1.000 Kfz/ 24 h erhöht. Eine Veränderung der Anbindungen und der Verteilung des Verkehrs im Gelände erfolgt im Prognosenullfall nicht.

Weiterhin ist geplant im östlichen Bereich des Geländes eine Handelseinrichtung (Vollsortimenter) zu etablieren. Dieser Einzelhandelsstandort wurde in das Modell eingepflegt und das Verkehrsaufkommen im Rahmen der Nachfrageberechnung ermittelt.

Die modellierten Verkehrsstärken des Analysefalles, des Prognosenullfalles und die Differenzen zwischen beiden sind in den **Abbildungen 1.1 bis 1.3** dargestellt. Demnach steigen auf der Mannheimer Straße die Verkehrsstärken auf ca. 7.200 Kfz/ 24 h und auf dem Gutachweg auf ca. 2.000 Kfz/ 24h.

### 4. Netzfälle

#### 4.1 Vorzugsnetzfall

Im Vorzugsnetzfall wird der SRH-Campus durch eine neue Anbindung an die Mannheimer Straße und eine südlich des Campus verlaufende Tangente erschlossen. Die Tangente ist mit einer Geschwindigkeit von 30 km/ h in das Netz integriert.

Der zentrale Bereich des Campus, einschließlich der Ludwig-Guttman-Straße und dem Gutachweg, wird Bestandteil des Fuß- und Radwegenetzes im Campus („Grüne Mitte“).



In Richtung Westen wird die Tangente südlich des Sportzentrums West zur Anschlussstelle Rittel geführt. Es wird davon ausgegangen, dass die Anschlussstelle Rittel/ B 37 derart umgestaltet wird, dass die B 37 an der Anschlussstelle gequert werden kann. Damit ist das Auf- und Abfahren von Norden und Süden in beide Richtungen möglich. Der Umweg über den Kurpfalzring entfällt. Somit gibt es eine direkte Verbindung von der Mannheimer Straße über das SRH-Gelände über den Anschluss Rittel zur Autobahn, zur Wieblinger Umgehungsstraße im Norden und zur Wieblinger Straße im Süden.

Im Modell wurde die Anschlussstelle Rittel gemäß den aktuellen Planungen und mit einer Verbindung zur Eppelheimer Straße über eine neue Bahnquerung (Brücke) umgesetzt.

Am westlichen und östlichen Eingang des SRH-Campus soll der Kfz-Verkehr zukünftig durch neue Stellflächen abgefangen werden. Der zentrale Bereich des Campus soll damit weitestgehend vom Kfz-Verkehr freigehalten werden. Dies wurde im Modell durch modifizierte Anbindungen umgesetzt.

Durch die Lage im Netz, die Haupterschließung des SRH-Campus über die südliche Tangente und die reduzierte Geschwindigkeit dient diese neue Verbindung zwischen Mannheimer Straße und Anschlussstelle Rittel auch zukünftig vorrangig der Erschließung des SRH-Campus. Auf der Zufahrt zum Rittel beträgt die durchschnittliche Verkehrsstärke 7.000 Kfz/ 24 h. Die Tangente ist im westlichen Bereich mit ca. 4.900 Kfz/ 24 h belastet.

Auf der Ludwig-Guttmann-Straße am Knotenpunkt Mannheimer Straße beträgt die Verkehrsstärke im Vorzugsnetzfall 1.500 Kfz/ 24 h. Der Verkehr reduziert sich auf diesem Streckenabschnitt deutlich, da nur noch ein kleiner Teil des Campus über diese Zufahrt erschlossen wird.

Die Haupterschließung erfolgt über die südliche Tangente. Dementsprechend ist die Verkehrsstärke an der neuen Zufahrt mit 4.100 Kfz/ 24 h höher. Sie liegt aber immer noch niedriger als auf der heutigen Zufahrt über die Ludwig-Guttmann-Straße.

Dabei ist auch zu beachten, dass in der gegenwärtigen Modellierung davon ausgegangen wird, dass die neue Handelseinrichtung ebenfalls über diese Zufahrt erfolgt. Hierzu laufen gegenwärtig weitere Planungen und Abstimmungen. Ggf. erfolgt die Anbindung auch über eine neue Einfahrt von der Mannheimer Straße aus.

Der Gutachweg ist als Zufahrtsstraße zum Campus verkehrlich nur noch von untergeordneter Bedeutung, da die direkte Zufahrt über den Rittel möglich ist. Allerdings beträgt die Verkehrsstärke trotzdem noch 1.400 Kfz/ 24 h, da diese Straße zukünftig eine attraktive Verbindung zwischen den Gebieten südlich der B 37 und dem Anschluss Rittel ist, zumal der Bahnübergang am

Wieblinger Weg mit der neuen westlichen Einfahrt zum SRH-Campus mit neuem Bahnübergang wegfällt.

Die Verkehrsstärken und die Differenzen des Vorzugsnetzfalles zum Prognosenullfall sind in den **Abbildungen 2.1 und 2.2** dargestellt.

#### 4.2 Qualitative Bewertung zwischenzeitlicher Netzzustände

Wie bereits erwähnt, wurde für den Vorzugsnetzfall der vollständige Ausbau der Anschlussstelle Rittel an die B 37, inkl. einer neuen Bahnquerung mit Verbindung zur Eppelheimer Straße, angenommen. Verbunden damit ist eine neue westliche Zufahrt zum Campus der SRH und die Sperrung des Bahnübergangs an der Wieblinger Straße.

Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Verkehrsführung im Campus mit einer neuen westlichen Zufahrt vor der Umgestaltung der Anschlussstelle Rittel fertiggestellt wird. In diesem Zustand wird die westliche Anbindung des Campus voraussichtlich über den bereits bestehenden, dann ausgebauten Feldweg zum Kurpfalzring (Knotenpunkt Kurpfalzring/ L 637) parallel zum nördlichen Zubringer der Anschlussstelle Rittel erfolgen. Der Bahnübergang Wieblinger Straße wird in diesem Fall bereits gesperrt sein.

Für diesen Zwischenzustand ist davon auszugehen, dass die Verkehrsstärken auf den Strecken im Campusgelände inklusive der Zufahrten geringer sein werden als im Vorzugsnetzfall. Ein Grund dafür ist, dass einerseits die Route durch den Campus für den Durchgangsverkehr noch unattraktiver wird, da insbesondere von der B 37 aus Richtung Westen kommend, immer der Umweg über den Kurpfalzring gefahren werden muss. Tendenziell gilt das auch für den Zielverkehr des Campusgeländes.

Durch die Sperrung des Bahnüberganges Wieblinger Weg, entfallen auch die Schleichverkehre zwischen Anschlussstelle Rittel und Campusgelände über den Wieblinger Weg und den Gutachweg. Diese müssen dann ebenfalls die Route über den Kurpfalzring nutzen. Da diese länger und damit auch unattraktiver ist, führt dies tendenziell ebenfalls zu weniger Kfz-Verkehr.

Da die Erreichbarkeit aus Richtung Westen in diesem Zwischenzustand bereits gegeben ist, sind auch keine Zunahmen der Verkehrsstärken an der östlichen Zufahrt (gegenüber dem Vorzugsnetzfall) zu erwarten.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass für den beschriebenen Zwischenzustand die für den Vorzugsnetzfall getroffenen Aussagen weiterhin gelten, die Erreichbarkeit des Campusgeländes

mit einer zusätzlichen westlichen Zufahrt gewährleistet ist und die zu erwartenden Verkehrsstärken in diesem Zwischenzustand tendenziell geringer sein werden als bei dem im Vorzugsnetzfall angenommenen vollständigen Ausbau der Anschlussstelle Rittel.

## 5. Zusammenfassung und Fazit

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde, mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Heidelberg, die Vorzugsvariante der zukünftigen Verkehrserschließung des SRH-Campus, auf Grundlage der Untersuchung aus dem Jahr 2019 und unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse und Rahmenbedingungen, berechnet und bewertet. Dazu wurde das Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet verfeinert und es wurden Annahmen zur prognostischen Entwicklung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs getroffen.

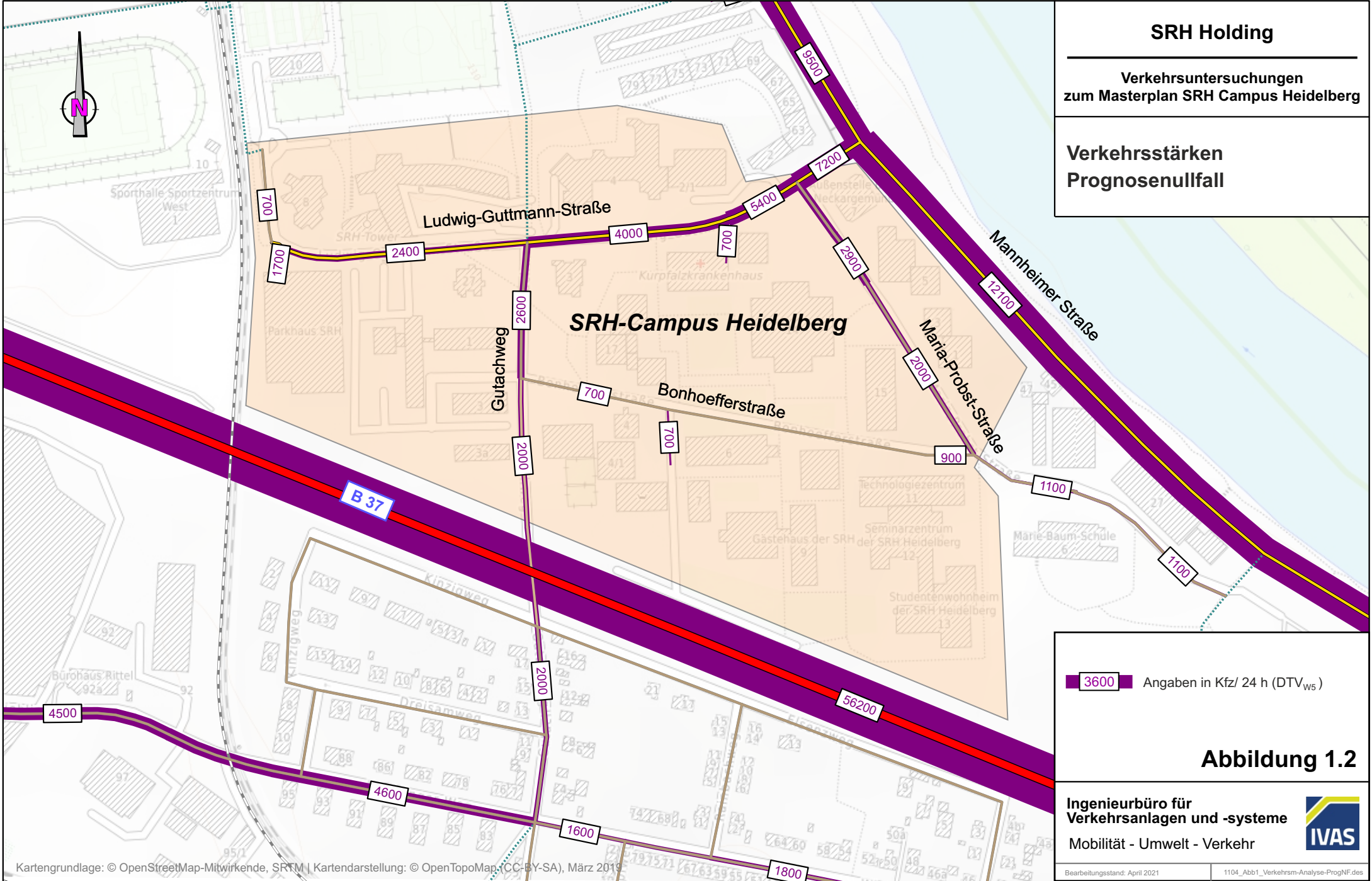
Mit der durchgehenden Verbindung zwischen Mannheimer Straße und Anschlussstelle Rittel besteht die Möglichkeit, dass diese Strecke auch stark vom Durchgangsverkehr ohne Bezug zum SRH-Campus genutzt wird. In der berechneten Vorzugsvariante beträgt der Durchgangsverkehr ca. 1.200 Kfz/ 24 h. Damit bleibt der Quell- und Zielverkehr, durch die tangentielle Streckenführung und die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/ h, die dominierende Verkehrsart im Campus-Gelände. Die neue Verbindung zum Rittel führt gleichzeitig zu einer Entlastung der Mannheimer Straße. Der Gutachweg verliert seine Bedeutung als illegale Zufahrt zum Campus. Gleichzeitig gewinnt er an Bedeutung für Verkehr zwischen südlich der B 37 gelegenen Gebieten und der Anschlussstelle Rittel.

Mit der vorliegenden Untersuchung werden die Grundlagen bzgl. der gesamtstädtischen Prognose, der Planungen zur Anschlussstelle Rittel und der Rahmenplanung zum SRH-Campus aktualisiert und konkretisiert. Die grundlegenden Aussagen aus der vorangegangenen Untersuchung mit Betrachtung verschiedener Netzfälle, die auch eine Grundlage für die Wahl der Vorzugsvarianten war, wurden bestätigt.

# Abbildungen







**SRH Holding**

Verkehrsuntersuchungen  
zum Masterplan SRH Campus Heidelberg

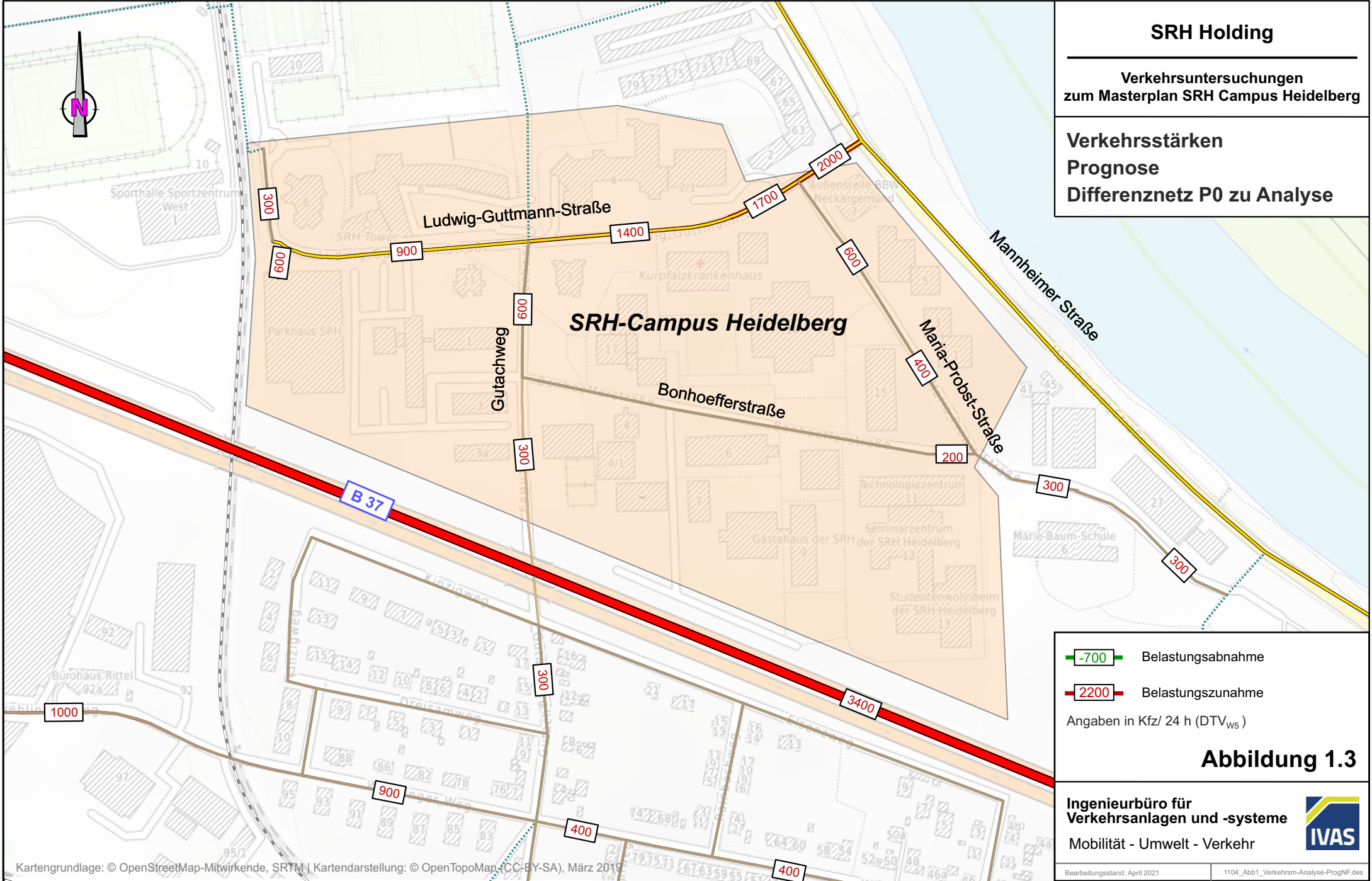
Verkehrsstärken  
Prognosenullfall

3600 Angaben in Kzf/ 24 h (DTV<sub>ws</sub>)

**Abbildung 1.2**

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr





**SRH Holding**

Verkehrsuntersuchungen  
zum Masterplan SRH Campus Heidelberg

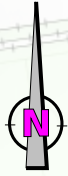
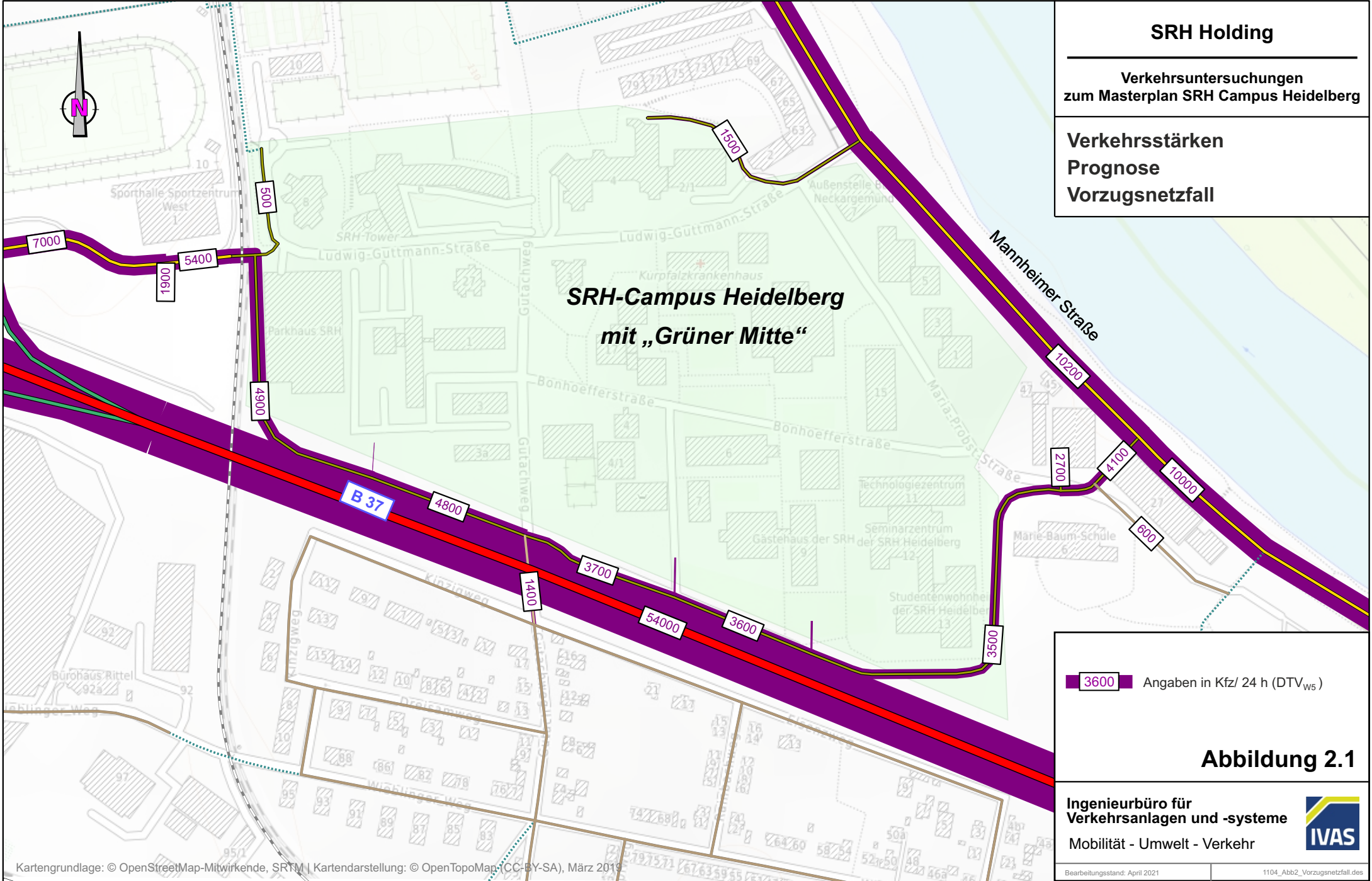
**Verkehrsstärken  
Prognose  
Differenznetz P0 zu Analyse**

-700 Belastungsabnahme  
2200 Belastungszunahme  
 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>W5</sub>)

**Abbildung 1.3**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr **IVAS**





**SRH Holding**

---

**Verkehrsuntersuchungen zum Masterplan SRH Campus Heidelberg**

---

**Verkehrsstärken Prognose Vorzugsnetzfall**

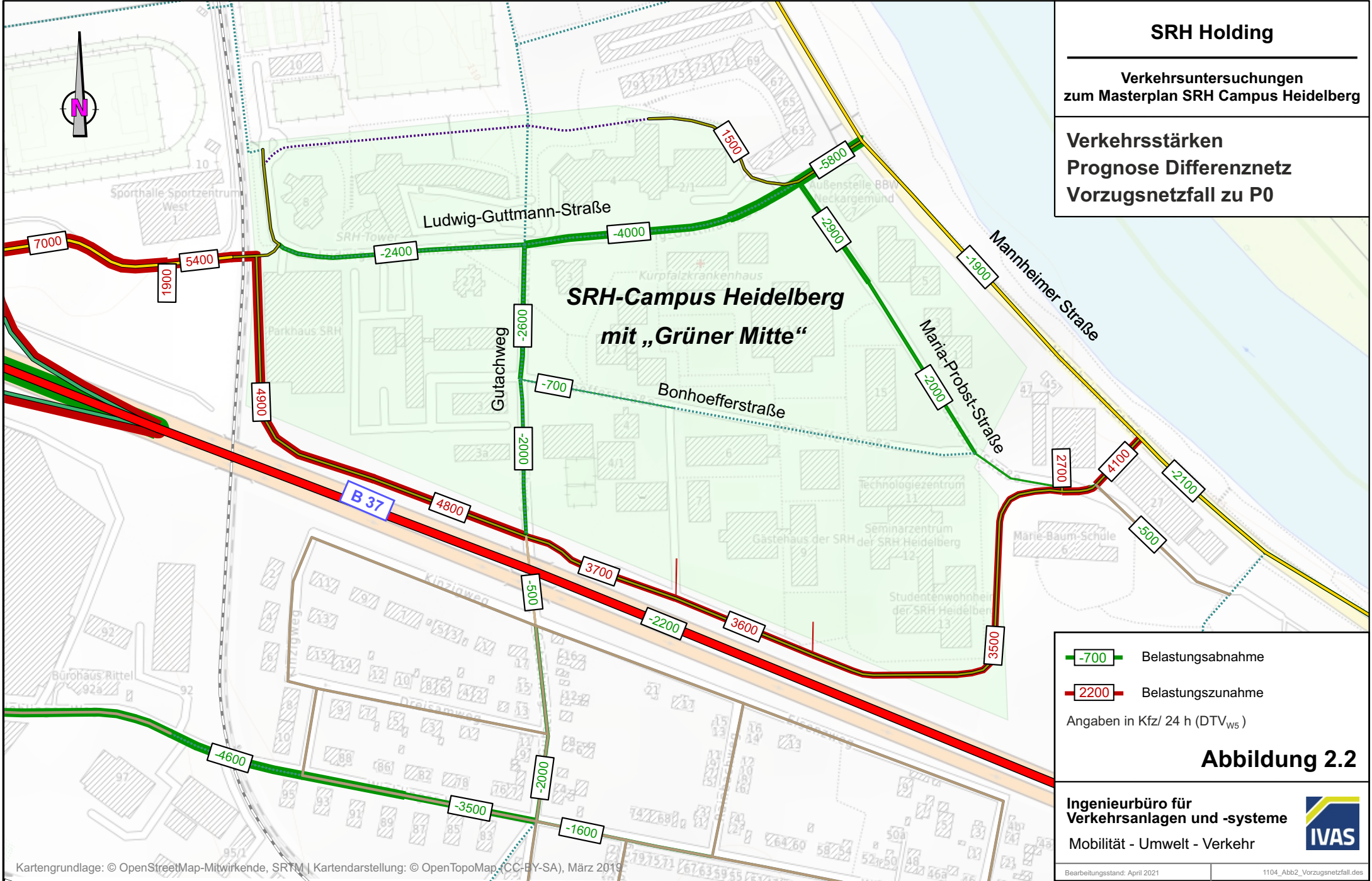
**SRH-Campus Heidelberg mit „Grüner Mitte“**

**3600** Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>WS</sub>)

**Abbildung 2.1**

**Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr **IVAS**

Bearbeitungsstand: April 2021 1104\_Abb2\_Vorzugsnetzfall.des



**SRH Holding**

---

**Verkehrsuntersuchungen  
zum Masterplan SRH Campus Heidelberg**


---

**Verkehrsstärken  
Prognose Differenznetz  
Vorzugsnetzfall zu P0**

— -700 — Belastungsabnahme  
— 2200 — Belastungszunahme  
 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>W5</sub>)

**Abbildung 2.2**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: April 2021 1104\_Abb2\_Vorzugsnetzfall.des

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM | Kartendarstellung: © OpenTopoMap, (CC-BY-SA), März 2019