

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Verkehrsreferat

Verkehrssituation im Ochsenkopf

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Bezirksbeirat Wieblingen	16.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.07.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	27.07.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat Wieblingen, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Verkehrssituation im Ochsenkopf zu Kenntnis.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: **Ziel/e:**
(Codierung)

MO 1 Verträglicher Verkehr/Minderung der Belastung

MO 2

Begründung:

Durch die mögliche Verhinderung von möglichen Schleichwegfahrten kann das Gesamtverkehrsaufkommen und damit die Umweltbelastung reduziert werden.

Begründung:

Seit vielen Jahren wird über den Schleichverkehr geklagt, der von der Autobahn über den Ochsenkopf zur SRH-Gruppe läuft und die engen Wohnstraßen wie z.B. den Wieblinger Weg belastet. Dabei ist vieles versucht worden, dieser unerwünschten Verkehrsbeziehung zu begegnen:

Aufwändige Beschilderung bei der Autobahnabfahrt, Kontrollen durch Gemeindevollzugsdienst und Polizei, Aufpflasterungen im Wieblinger Weg sind dafür nur einige Beispiele.

Eine Verkehrszählung hat Mitte November diesen Jahres in der morgendlichen Spitzenstunde 120 Fahrzeuge ergeben, die vom Wieblinger Weg (aus Richtung Kurpfalzring) nach links in den Gutachweg abgebogen sind. Insgesamt ist der Wieblinger Weg westlich des Gutachwegs mit 200 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde und östlich des Gutachwegs mit 80 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde belastet. Der Gutachweg selbst weist eine Belastung von 150 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde auf. Diese Werte zwischen 1 und 3 Fahrzeugen pro Minute sind typisch für Wohnstraßen. Eine signifikant erhöhte Belastung ist in den Wohnstraßen der Siedlung Ochsenkopf nicht feststellbar.

Obwohl sich die Verkehrsmengen in Grenzen halten, drängt der Vorsitzende der Siedlungsgemeinschaft auf Unterbindung des Schleichverkehrs durch bauliche Maßnahmen. Ein erster Gedanke, mit einem versenkbaren Poller in der Nähe des Bahnübergangs den Verkehr morgens in das Gebiet und abends aus dem Gebiet zu unterbinden, scheiterte an den Sicherheitsbedenken der OEG.

Eine Verschiebung dieses Pollerstandortes nach Osten in den Wieblinger Weg (wie vom Vorsitzenden der Siedlungsgemeinschaft vorgeschlagen) würde keine nachhaltige Wirkung entfalten, weil die Sperrung über den parallel führenden Dreisamweg umfahren werden könnte. Eine dritte Möglichkeit wäre, den Schleichverkehr durch Poller im Gutachweg bei der Unterführung der B 37 zu unterbinden.

Dagegen spricht sich die Siedlungsgemeinschaft aus; sie befürchtet Umwege für die Bewohner bei der Fahrt nach Wieblingen.

Bewertung:

Für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurden zahlreiche Daten über Verkehrsmengen auf Hauptverkehrsstraßen erhoben; Zählungen für Wohn- und Wohnsammelstraßen liegen nicht vor.

Damit die Werte für den Wieblinger Weg richtig eingeschätzt und bewertet werden können, sind an drei Straßen mit vergleichbarer Funktion Fahrzeuge gezählt worden:

- im Pfaffengrund im Steinhofweg, östlich der Einmündung in die Marktstraße:
Dienstag, 31.05.2005, 16.00 – 17.00 Uhr 60 Fahrzeuge
- in Handschuhsheim in der Blumenthalstraße, direkt westlich der Abfahrt von der Handschuhsheimer Landstraße:
Mittwoch, 01.06.2005, 07.00 – 08.00 Uhr 100 Fahrzeuge
- in Schlierbach In der Aue zwischen Bahnübergang und Gutleuthofweg:
Dienstag, 31.05.2005, 07.00 – 08.00 Uhr 120 Fahrzeuge

Die Zahlen belegen, dass der Ochsenkopf (hier besonders auch der Wieblinger Weg) zwar höher belastet ist, aber noch im Rahmen des Vertretbaren ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Wieblinger Weg für das Gesamtstraßensystem des Ochsenkopfes als Hauptzufahrt dient und somit die Funktion einer Wohnsammelstraße wahrnimmt und damit auch ohne den „Schleichverkehr“ zur SRH-Gruppe eine etwas höhere Belastung zu tragen hat.

Somit bleibt festzuhalten:

Eine einfache, kostengünstige Lösung ist von dem überwiegenden Teil der Siedlungsgemeinschaft nicht gewünscht.

Teuere Lösungen verbessern die Situation am vorgeschlagenen Standort nicht nachhaltig.

Ausblick:

Für den Gesamtbereich SRH/Ochsenkopf/Sportzentrum West ist ein Verkehrskonzept notwendig, das vor allem auch die Anbindung des Sportzentrums sichert.

An diesem Konzept wird zur Zeit gearbeitet; grobe Umrisse zeichnen sich bereits ab.

Dazu gehört z.B. die Fortführung der Ludwig-Guttman-Straße über die OEG-Linie hinweg nach Westen bis zum Sportgelände. Weil dann zwei Bahnübergänge in kurzem Abstand liegen würden, hat die OEG bisher die Schließung des bisherigen Übergangs am Wieblinger Weg aus Sicherheitsgründen verlangt. Damit wäre dann eine völlig neue Situation geschaffen; der SRH-Schleichverkehr durch den Ochsenkopf ist dann nicht mehr nur rechtlich sondern auch faktisch unmöglich.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg