

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Entwicklung eines Wintersportkonzeptes
für die kommende Saison
(Verkehrskonzept im Königstuhl-Gebiet)**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.04.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	20.05.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

A. 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 4	+	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur Begründung: Busverdichtung könnte die Erreichbarkeit des Königstuhl-Gebietes verbessern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Individualverkehr

Das Verkehrsaufkommen in den Hangstraßen des Königstuhl-Gebietes ist von extremen Schwankungen geprägt. Während sich im gesamten Jahr das Verkehrsaufkommen in Grenzen hält und bei der Abwicklung keine Schwierigkeiten bereitet, steigt es bei schneereichen Wintern, insbesondere am Wochenende rasant an. Insbesondere der Ziel- und Quellverkehr zur Kohlhof-Wiese und das damit verbundene Parken entlang des Drei-Eichen-Weges haben in der Vergangenheit große Probleme bereitet. Besonders betroffen war auch der Bus der Linie 26, der auf seinem Linienweg stark behindert war.

Deshalb ist in Absprache (damals mit der Heidelberger Straßen und Bergbahn Aktiengesellschaft) im Jahre 2004 ein Verkehrskonzept entwickelt worden, das eine Einbahnstraßenführung ringförmig um den Königstuhlgipfel vorsieht:

Ausgehend vom Knoten Drei Eichen über den Drei-Eichen-Weg, den Kohlhof zur Kreuzung Königstuhlweg/Kraussteinweg, von dort über den Königstuhlweg zum Königstuhlgipfel, von dort über den Chaisenweg und den Kohlhofweg zum Blockhaus und von dort über den Gaiberger Weg wieder zurück zu dem Knoten Drei Eichen. Der Vorteil dieses Ringverkehrs liegt auf der Hand:

Parkende Fahrzeuge hatten die Fahrbahn so verengt, dass nur noch eine Fahrtrichtung abgewickelt werden konnte; bei der gefundenen Einbahnstraßenregelung reicht eine Fahrbahn aus. Auch der Bus der Linie 26 befährt diese Einbahn-Route, wobei er wegen den spitzwinkligen Einmündungen auf dem Parkplatz beim Blockhaus und beim Parkplatz Drei Eichen jeweils wendet.

In den Folgejahren wurde das Verkehrskonzept stets weiterentwickelt, bis eine möglichst optimale Verkehrsführung unter den örtlichen Bedingungen erreicht wurde.

Auch nach Feststellungen der Polizei hat sich diese Verkehrsregelung bewährt. Während der vergangenen Jahre mit verhältnismäßig milden und schneearmen Wintern hatte es keinerlei Probleme gegeben; der jetzt vergangene, besonders schneereiche Winter hat zum ersten Mal die Richtigkeit der damals gefundenen Lösung bestätigt. Die Polizeiberichte stellen an allen Wochenenden ausdrücklich fest, dass der Verkehr gut abgewickelt werden konnte.

Lediglich eine Ausnahme war – leider – festzustellen:

Am Sonntag, den 10.01.2010, gegen 14:30 Uhr, hatten mehrere Fahrzeuge im Drei-Eichen-Weg, Höhe Engstelle Posseltslust, so behindernd geparkt, dass dieser Teil der Ringstraßenlösung nicht mehr zügig befahrbar war. Auch der Linienbus war von dieser Behinderung betroffen. Allerdings konnten die Einsatzkräfte der Polizei ab 15:45 Uhr den Verkehr wieder flüssig halten, weil die Halter der Fahrzeuge festgestellt werden konnten.

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) hat zunächst bestätigt, dass es im vergangenen Winter nur am 10. Januar 2010 zu einer kurzfristigen Verkehrsbehinderung kam.

Sie unterbreitet für kommende schneereiche Winter folgendes Angebot:

Zusatzbusse an Sonntagen im Zeitraum von 12:00 Uhr bis 18:00 Uhr, zur Erreichung eines 10-Minuten-Taktes auf dem Linienweg der Linie 39 zum Preis von 2.500 Euro/Sonntag.

Darüber sollte im Rahmen der Beratungen zum Wirtschaftsplan 2010/2011 der RNV entschieden werden.

In der Bergbahn würde ein eigenes „Rodelticket“ die heute schon erkannten Probleme verschärfen. Weil die Mitnahme von Schlitten grundsätzlich erlaubt ist, kommt es immer wieder zu Konflikten mit den sonstigen Fahrgästen (Hinweis: ein sperriger Rodelschlitten nimmt im Bahnabteil die Fläche von 1 bis 2 Fahrgästen ein).

An schönen Tagen und an Wochenenden herrscht schon heute ein starkes Fahrgastaufkommen mit einer Wartezeit von zirka 20 bis 40 Minuten. Ein zusätzlicher, günstigerer Tarif für Rodler würde somit die Wartezeiten weiter erhöhen.

3. Fazit

In einer Gesamtabstschätzung über mehrere Jahre können wir feststellen, dass es bereits ausreichende Verkehrskonzepte – zumindest für den Individualverkehr – gibt. Ein einmaliges, dazu noch krasses Fehlverhalten weniger Autofahrer ist bei allen konzeptionellen Vorkehrungen leider nicht zu vermeiden, sollte aber nicht dazu führen, ein an sich bewährtes Konzept aufzugeben.

gezeichnet
Bernd Stadel