

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Verkehrsentlastung Pleikartsförster Straße

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	07.12.2010	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Kirchheim nehmen die Informationen zur „Verkehrsentlastung - Pleikartsförster Straße“ 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 1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2		Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 7		„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern
SL 11		Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern

Begründung:

Die Verkehrssituation in der Pleikartsförster Straße wird insbesondere im engen, historischen Bereich von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Straße als belastend empfunden. Durch eine Änderung der Buslinienführung und weiterer verkehrsrechtlicher Maßnahmen im Individualverkehr soll diese Situation verbessert werden.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Hintergrund

Die Pleikartsförster Straße fungiert als Kreisstraße (K 9706) und erschließt neben dem Cuzarling und der Schwetzingen Straße den Ortskern von Kirchheim.

Obwohl der Bau des Cuzarings Anfang der 80er Jahre eine wesentliche Entlastung gebracht hat, muss die Pleikartsförster Straße aus der oben beschriebenen Funktion heraus bis heute Verkehrslast tragen, die einer solchen Sammelstraße adäquat ist.

Die am 13.01.2009 vorgenommene Verkehrszählung hat dies bestätigt.

Danach beträgt die Verkehrsbelastung rund 5.700 Fahrzeuge am Tag; die Spitzenstunde liegt für beide Fahrrichtungen am Nachmittag zwischen 15:30 Uhr und 16:30 Uhr.

Diese Belastung liegt im Rahmen der prognostizierten Verkehrsmenge (5.100 Fahrzeuge pro Tag) nach dem Bau der Straßenbahn.

Zum Vergleich:

1997 wurde gemessen: Im Nordteil der Pleikartsförster Straße 9.000 Kfz/24 h, im engen, historischen Teil 3.800 Kfz/24 h.

Für den nördlichen Teil ist die Zahl im Jahre 2005 anlässlich einer Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet „Bieth“ bestätigt worden.

Aus den 70er Jahren gibt es noch eine interessante Vergleichszahl: Vor dem Bau des Cuzarings wurden 1976 in der Pleikartsförster Straße 11.400/Tag gemessen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Straßenbahn nach Kirchheim wurden für die ÖPNV-Erschließung keine verbindlichen Festlegungen getroffen. Es gibt daher die Möglichkeit für einen eigenen Gestaltungsspielraum.

Ursprünglich war gedacht, dass alle Buslinien in Kirchheim/Spinne enden und die Fahrgäste vom Bus auf die Straßenbahn umsteigen. Im Rahmen der Vergabe des Linienbündels St. Leon – Rot/Sandhausen mit den nach Heidelberg einfallenden Buslinien 720, 721 und 722 (bis Kirchheim Rathaus) für den Zeitraum vom 09.12.2007 bis 08.12.2015, hat das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis als zuständiger Aufgabenträger dieses Linienbündels, diese Überlegungen damals jedoch verkehrlich und politisch nicht mitgetragen. Um einen verkehrlichen Mehrwert für Kirchheim zu erreichen, wurde von Seiten der Stadt Heidelberg eine Anbindung Kirchheims an den Hauptbahnhof mit den Linien 720, 721 und das Neuenheimer Feld (721) gefordert.

Seit Ende 2008 wird von der Kirchheimer Bevölkerung enormer Diskussions- und Änderungsbedarf zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation angemahnt; federführend ist hier die Interessengemeinschaft „Pleikartsförster und Alstater Straße“.

Mehrere Vor-Ort-Gesprächsrunden und Bürgergespräche fanden bisher unter Beteiligung des Amtes für Verkehrsmanagements statt.

2. Buslinienführung

2.1. Heutige Linienführung und Takte

Wir haben heute folgende Linienführung (siehe Anlage 1):

Buslinie 33 verkehrt von der Pleikartsförster Straße über die Schwarzwaldstraße zum Heuauerweg und von dort aus zur Spinne im 20-Min-Takt. Der besonders enge Teil der Pleikartsförster Straße zwischen Schwarzwaldstraße und Spinne wird somit von dieser Buslinie nicht berührt.

Die Buslinie 720 (Bismarckplatz – St. Leon) und die Buslinie 721 (Neuenheim/ Bunsengymnasium – Walldorf) befahren die Pleikartsförster Straße in ihrer gesamten Länge von der Speyerer Straße bis zur Spinne.

Diese Buslinienführung hat mehrere Vorteile:

- Direkte umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof (720 und 721)
- direkte umsteigefreie Verbindung bis zum Ostrand des Universitätsgebietes Neuenheimer Feld – Technologiepark (721)
- ÖPNV-Erschließung für das Neubaugebiet Bieth, das ADAC-Gebäude und die Gregor-Mendel-Realschule. (721 und 720)

Bei einem 30-Min-Takt der beiden Buslinien in einer Richtung ergibt sich für beide Fahrtrichtungen somit ein durchschnittlicher Takt von 7 Minuten.

2.2. Aktivitäten seitens der Stadtverwaltung seit 3 Jahren

Als Sofortmaßnahme wurde der Moonliner 3 (VRN Linie 13) zum Fahrplanwechsel am 14.06.2009 aus der Engstelle der Pleikartsförster Straße herausgenommen und fährt seitdem in beiden Richtungen über die Schwarzwaldstraße.

Im Rahmen eines in Kirchheim geführten Bürgergesprächs im Januar 2009 wurde von Herrn Oberbürgermeister Dr. Würzner erläutert, dass es aus Sicht der Stadt Heidelberg vorstellbar

ist, die Linie 720 zum Bismarckplatz aus der Pleikartsförster Straße herauszunehmen und über den Cuzaring - Speyerer Straße zur Innenstadt fahren zu lassen.

Da es sich bei dieser Linie um Regionalverkehr in der Zuständigkeit des Rhein-Neckar-Kreises handelt, ist über die Änderung des Linienvlaufes mit dem Rhein-Neckar-Kreis und dem Betreiber das Einvernehmen herzustellen, um die entsprechenden rechtlichen Verfahren einleiten zu können.

In den bisher sowohl mit dem Rhein-Neckar-Kreis als auch dem Konzessionsinhaber, der Firma Werner-Reisen, geführten Gesprächen konnte jedoch noch keine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

Bedingung des Rhein-Neckar-Kreises ist es, dass eine Linienwegänderung der Linie 720 nicht zu Fahrzeitverlängerungen für die Fahrgäste aus Sandhausen, St. Leon-Rot und Walldorf (überwiegend Erwerbstätige) führen darf. Von der Firma Werner durchgeführte Testfahrten über Cuzaring - Speyerer Straße ergaben jedoch, dass bei allen möglichen Varianten, insbesondere im Berufsverkehr eine erhebliche Fahrzeitverlängerung entstehen würde, die nicht akzeptabel ist.

2.3. Verkehrliche Bedeutung im Schülerverkehr

Die Linie 720 verkehrt außer an Sonntagen (keine Bedienung durch 720), montags-freitags bis ca. 20 Uhr, samstags bis ca. 19 Uhr. Sie gewinnt zunehmend an Bedeutung im Schülerverkehr. Durch den Umzug der Gregor-Mendel-Realschule von Rohrbach in den Neubau in Kirchheim hat sich das Einzugsgebiet dieser Schule verändert. Ähnlich wie aus den Stadtteilen Wieblingen und Pfaffengrund Jahr für Jahr ein Zuwachs der Schülerzahlen an dieser Schule festzustellen ist, ist die aktuelle Entwicklung in Sandhausen.

Im Schuljahr 2008/2009 besuchten 40 Schülerinnen und Schüler die Gregor-Mendel-Realschule, im Schuljahr 2009/2010 waren es bereits 49 Kinder und aktuell besuchen 59 Kinder aus Sandhausen die Gregor-Mendel-Realschule.

Eine Herausnahme der Linie 720 wird daher von der Firma Werner-Reisen negativ bewertet. Die steigenden Schülerzahlen haben bereits in der Vergangenheit schon zu Kapazitätsproblemen geführt, die den Einsatz von Gelenkbussen erforderlich machten.

2.4. Weiteres Vorgehen

Bei einem Treffen in Kirchheim (siehe Protokoll der Bürgerversammlung vom 23. Juni 2010) hat die Verwaltung mit den Mitgliedern der Bürgerinitiative Pleikartsförster Straße / Alstater Straße und Herrn Hoffmann vom VCD das Thema Buserschließung und die vom VCD vorgelegten Varianten erörtert. Dabei hat der VCD diese Unterlagen der Stadtverwaltung übergeben, damit sie dieses Konzept im Rahmen anstehender Überlegungen über die Buserschließung im Rahmen der Neuvergabe ab 2015 mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und der Vergabestelle VRN diskutieren kann. Darüber hinaus möchte die Stadtverwaltung noch weitere Möglichkeiten und Varianten der Konzeption für das gesamte Bündel St. Leon – Rot/Sandhausen und dessen Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem städtischen ÖPNV prüfen. Sobald Ergebnisse hierüber vorliegen, kann dem Bezirksbeirat erneut über den Sachstand zur Konzeption berichtet werden.

3. Verkehrsrechtliche Maßnahmen im Individualverkehr

3.1. Geschwindigkeit/Anzeigegerät

Der Gemeindevollzugsdienst hat in den ersten 9 Monaten dieses Jahres insgesamt 10 Geschwindigkeitskontrollen in der Pleikartsförster Straße vorgenommen. An den Messstellen in der Höhe der Hausnummern 33, 39 und 70 – 72 wurden insgesamt 3.306 Fahrzeuge gemessen, davon haben 100 Fahrzeuge die geltende Geschwindigkeit überschritten. Wie in allen anderen Bereichen des Stadtgebietes liegt der Schwerpunkt der Überschreitung im Bereich zwischen 6 und 10 km/h.

Die Kontrollen werden fortgesetzt.

Im Übrigen ist beabsichtigt, im Stadtgebiet 10 weitere Geschwindigkeitsanzeigegeräte aufzustellen, die im Gegensatz zu den bisher verwendeten Geräten dem Autofahrer insofern eine Rückkoppelung geben, als sie durch ein freundliches beziehungsweise böses Gesicht (Smileys) den Autofahrer informieren, ob er die Geschwindigkeit eingehalten oder überschritten hat. Eine solche Anlage soll auch in der Pleikartsförster Straße aufgestellt werden, sobald der nächste Doppelhaushalt die Mittel dazu freigibt.

3.2. Schwerlastverkehr

Wir werden die Polizei bitten, das Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auch weiterhin zu kontrollieren. Im Übrigen sind nach unseren Feststellungen die unzulässigen Fahrten eigener städtischer Lastkraftwagen nach entsprechender Intervention bei den jeweiligen Amtsleitungen nicht mehr festzustellen.

3.3. Signalanlage in Höhe der Lochheimer Straße

Die Anlage ist von Montag bis Freitag von 07:00 bis 18:00 Uhr in Betrieb und wird damit ihrer ursprünglichen Zweckbindung (Schulwegsicherung zur Kurpfalzscheule) in ausreichendem Umfang gerecht. Wenn Signalanlagen zwar in Betrieb sind, für den Verkehrsteilnehmer aber keinen erkennbaren Zweck mehr haben, entstehen gravierende Nachteile. Entweder queren die Fußgänger bei Rot, weil die Verkehrsströme stark nachlassen oder die Autofahrer beachten das Rotlicht nicht, weil querende Fußgänger weit und breit nicht in Sicht sind.

Unabhängig davon wird bei längeren Grünphasen die Geschwindigkeit auf der Straße deshalb höher, weil annähernde Autofahrer befürchten, dass die Signalanlage in letzter Sekunde auf Rot springt und sie deshalb ihre Geschwindigkeit merklich steigern. Deshalb raten wir von einer Verlängerung der Laufzeiten dringend ab.

3.4. Lichtsignalanlagen Cuzaring

Die drei Signalanlagen im Süden von Kirchheim haben geringe Abstände zueinander und sind deshalb heute schon koordiniert.

Dagegen liegen die Anlagen in Höhe der Einmündungen Heuauerweg und Stückerweg weit auseinander (ca. 700 m), hinzu kommen die vielen Straßenbahneingriffe beim Heuauerweg. Deshalb ist in diesem mittleren Teil die Leistungsfähigkeit aufgrund der größeren Flexibilität ohne eine Koordinierung am besten gewährleistet.

Im Norden wird die neue Anlage zur Erschließung des Baugebiets „Im Bieth“ mit der Einmündung des Cuzarings in die Speyerer Straße signaltechnisch verbunden bzw. koordiniert.

3.5. Wegweisung

Im engeren und weiteren Umfeld sind alle Wegweiser so konzipiert, dass sie den überörtlichen Verkehr auf die Achse Speyerer Straße/Cuzaring lenken und nur der Zielverkehr zu einzelnen Teilen von Kirchheim von dieser Achse weggeführt wird. Eine besondere Belastung der Pleikartsförster Straße können wir aufgrund der vorhandenen Wegweisung nicht erkennen.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Liniennetzplan Heidelberg - Ausschnitt Kirchheim