

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Querungshilfen Peterstaler Straße**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung: bzw. Kenntnis genommen	Handzeichen:
Bezirksbeirat Ziegelhausen	13.12.2011	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirats Ziegelhausen empfehlen die Umsetzung der verkehrlichen Verbesserungen in der Peterstaler Straße in Form von Querungshilfen und barrierefreien Haltestellen sowie den teilweisen Wegfall von in der Erstvorlage vom Juli 2011 (0222/2011/BV) vorgesehener Maßnahmen. Nach der Überarbeitung der Planungen im Anschluss an die Bezirksbeiratssitzung vom 06.07.2011, den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 14.09.2011 sowie die öffentliche Begehung vom 22.10.2011 sollen im Rahmen der Maßnahme Kanalsanierung Peterstaler Straße folgende Planungen umgesetzt bzw. verworfen werden:*

- 1. Haltestelle Steinbacher Tal: Die Maßnahme entfällt, da die Haltestellen nicht im unmittelbaren Bereich der Kanalbaumaßnahme liegen.*
- 2. Einrichtung von Stellplätzen vor der Bäckerei Peterstaler Straße  
Umsetzung gemäß Vorlage 0222/2011/BV*
- 3. Einrichten von Stellplätzen auf Westseite der Peterstaler Straße südlich der Einmündung Mühldamm: Keine Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt; Die Maßnahme wird im Rahmen einer generellen Umgestaltung der Peterstaler Straße weiterverfolgt (Zeitpunkt offen).*
- 4. Haltestelle Mühldamm: Bau einer Querungshilfe und teilweise barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen.*
- 5. Haltestelle Fürstendamm: Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) mit teilweise barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen.*
- 6. Veränderung der Einmündung des Sitzbuchwegs in die Peterstaler Straße:  
Umsetzung gemäß Vorlage (0222/2011/BV)*
- 7. Haltestelle Kreuzgrundweg: Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) mit teilweise barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen.*
- 8. Haltestelle Peterstaler Straße: Die Maßnahme entfällt, da die Haltestelle nicht im Bereich der offenen Kanalbaumaßnahme liegt.*

**Anlagen zur Drucksache:**

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 01	Übersichtsplan Maßnahmen
A 02	Planausschnitte der Einzelmaßnahmen Peterstaler Straße
A 03	Bericht des Sicherheitsauditors
A 04	Stellungnahme der RNV vom 30.11.2011
A 05	Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirates vom 22.11.2011

## 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	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Mit den Maßnahmen wird die Verkehrsinfrastruktur entlang der Peterstaler Straße verbessert. <b>Ziel/e:</b>
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs fördern <b>Begründung:</b> Mit den Maßnahmen wird die Nutzung des ÖPNV erleichtert und gefördert. <b>Ziel/e:</b>
SL 10	+	Barrierefrei Bauen <b>Begründung:</b> Soweit es die Örtlichkeit erlaubt, werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

## B. Begründung:

### 1. Anlass der (Ergänzungs-) Maßnahme/Planungsgrundlagen und Zeitplan

Entlang der Peterstaler Straße werden im Abschnitt Mühlweg bis Grüner Baum im Rahmen der Kanalsanierung durch den Abwasserzweckverband umfangreiche Bautätigkeiten durchgeführt. Die Kanalsanierung mit der Herstellung der geplanten Maßnahmen wird nach derzeitigem gültigem Zeitplan im vierten Quartal 2012 beendet.

Wie in der Bezirksbeiratssitzung vom 06.07.2011 vorgestellt, war es vom Amt für Verkehrsmanagement zunächst vorgesehen, im Zuge der Wiederherstellung der Oberflächen im Bereich von fünf Bushaltestellen, namentlich Haltestelle Steinbacher Tal, Haltestelle Mühldamm, Haltestelle Fürstendamm, Haltestelle Kreuzgrundweg und Haltestelle Peterstaler Straße, Querungshilfen für Fußgänger einzurichten. Zudem sollten die Haltestellen an den besagten Stellen, soweit dies möglich ist, barrierefrei umgebaut werden. Folge dieser Planungen war ein teilweiser Wegfall der vorhandenen kleinen, nicht regelkonformen Busbuchten. Dadurch wäre die heute vorhandene Vorbeifahrmöglichkeit an haltenden Bussen an drei der fünf Haltestellen (Haltestelle Steinbacher Tal, Haltestelle Fürstendamm, Haltestelle Peterstaler Straße) entfallen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in großen Teilen in der Diskussion in der Sitzung vom 6. Juli 2011 des Bezirksbeirats Ziegelhausen abgelehnt.

Im Anschluss an die Bezirksbeiratssitzung vom 06.07.2011 sowie an die öffentliche Ortsbegehung am 22.10.2011 wurden die Planungen erneut überarbeitet. Zudem wurden Fußgängerzählungen durchgeführt.

Die im nächsten Abschnitt vorgestellten Maßnahmen sind Resultat der im Zuge der Ortsbegehung und der vorangegangenen Bezirksbeiratssitzung eingegangenen Anregungen, der Zählungen sowie der im Folgenden aufgeführten Gesetze, Leitlinien bzw. übergeordneter Regelwerke, welche die Stadt Heidelberg bei ihren Planungen zu berücksichtigen hat:

- **UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen** die bei Bauvorhaben die Berücksichtigung des Aspekts der gleichberechtigten Teilhabe bzw. Teilnahme behinderter Menschen am gesellschaftlichen Leben fordert.
- **Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz vom 14. August 2006**, das unter anderem jegliche Diskriminierung aufgrund einer Behinderung ablehnt.
- **Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 3. Mai 2005**, das unter anderem den barrierefreien Ausbau aller neu zu errichtenden öffentliche Verkehrsanlagen oder Straßen vorsieht.
- **Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die einschlägigen Richtlinien der** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (**FGSV**), wie die RASt 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen und die R-FGÜ (Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen).
- Der vom Heidelberger Gemeinderat beschlossene **Heidelberger Nahverkehrsplan 1995-2010**, der die barrierefreie Gestaltung und insbesondere die Schaffung von "ausreichend großen Bewegungsflächen für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte" vorsieht.
- **Verkehrsentwicklungsplan von 1994**, der die Peterstaler Straße als eine der größten „Problemstraßen“ in Bezug auf die Bedingungen für Fußgänger benennt und in seinem Straßenräumlichen Handlungskonzept unter anderem den Rückbau der Busbuchten bei den Haltestellen Steinbacher Tal und Fürstendamm vorsieht (in Prioritätsstufe 3).
- **Stadtteilrahmenplan Ziegelhausen Teil 2**, der insbesondere die Schaffung von Querungshilfen, Gehwegverbreiterungen und erweiterter Aufstellflächen in der Peterstaler und der Wilhelmsfelder Straße festlegt.
- Die vom Gemeinderat als Abwägungsgrundlage beschlossenen „**Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung**“, die unter anderem an Haltestellen des ÖPNV entlang von Hauptverkehrsstraßen die Herstellung von Querungshilfen vorsehen und fordern, Haltestellen auch im Bestand nach aktuellen Regelungen und Vorgaben des Gemeinderates bezüglich Barrierefreiheit und Sicherheit anzupassen.

Zudem berücksichtigen wir Empfehlungen, wie etwa die des GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft): Hier wird aufgrund von bundesweit erhobenen Unfalldaten vom Einsatz von Fußgängerüberwegen abgeraten, stattdessen wird der vorrangige Einsatz von Mittelinseln empfohlen.

Darüber hinaus wurden die Planungen für die Haltestellen Mühldamm, Fürstendamm und Kreuzgrundweg einem Sicherheitsaudit unterzogen. Dieses liegt als Anlage 3 dieser Vorlage bei.

## **2. Einzelmaßnahmen**

Die verkehrlichen Verbesserungen entlang der Peterstaler Straße umfassen nun neben den bereits beschlossenen zwei Maßnahmen, Parken vor Hausnummer 82 Peterstaler Straße und Umgestaltung der Einmündung Sitzbuchweg noch drei weitere Maßnahmen:

- Umgestaltung Haltestelle Mühldamm
- Umgestaltung Haltestelle Fürstendamm
- Umgestaltung Haltestelle Kreuzgrundweg

(siehe Anlage 1: Übersichtsplan Maßnahmen und Anlage 2: Planausschnitte).

Weitere zwei in der Vorlage (0222/2011/BV) enthaltenen und in der Bezirksbeiratssitzung vom 6.07.2011 vorgestellten Maßnahmen entfallen nun:

- Umgestaltung Haltestelle Steinbacher Tal
- Umgestaltung Haltestelle Peterstaler Straße.

Die Kostendeckung soll über die Maßnahme Kanalsanierung erfolgen, in der bereits die Wiederherstellung der Oberflächen kalkuliert ist.

Ein wesentliches Element der vorgesehenen Planungen ist die Einrichtung von Querungshilfen für Fußgänger. Neben dem Einsatz einer Mittelinsel als Querungshilfe, sind an zwei Stellen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) geplant. Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle setzt neben dem höheren Bord wegen der Rollstuhlfahrer eine Mindestbreite der Aufstellfläche für wartende Fahrgäste voraus.

### **2.1. Haltestelle Steinbacher Tal**

Die Maßnahme entfällt, da die Haltestellen nicht im Gebiet der Kanalmaßnahme liegen.

### **2.2. Haltestelle Mühldamm**

#### **2.2.1 Vorliegende Planung**

An der Haltestelle Mühldamm ist vorgesehen, eine Mittelinsel als Querungshilfe südlich der Einmündung Mühldamm einzurichten. Dazu werden Flächen des heutigen östlichen Gehwegs zukünftig als Fahrbahn genutzt. Im Querungsbereich der Mittelinsel kann nach den derzeit vorliegenden geringen Fußgängerquerungszahlen kein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angeordnet werden. Sollten sich die Zahlen in Zukunft erhöhen, könnte zusätzlich ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angeordnet werden.

Die Aufstellfläche für wartende Fahrgäste an der Haltestelle in Richtung Neckar wird verbreitert und barrierefrei ausgebaut.

#### **2.2.2 Bericht des Sicherheitsauditors**

Zwei Punkte im Bericht des Sicherheitsauditors (siehe Anlage 3) betreffen konkret die Haltestelle Mühldamm:

(8) Die Breite der Mittelinsel wird wie im Bericht dargestellt auf 2,50 m erhöht, die Fahrstreifenbreiten werden auf 3,25 m reduziert.

(9) Die Aufenthaltsfläche an der stadtwärtigen westlichen Haltestelle wird gegenüber der dem Audit zu Grunde liegenden Planung auf eine Breite von 2,50 m verbreitert, dies wird

durch eine längere Verziehung der östlichen Fahrbahnkante Richtung Norden erreicht. Dadurch ist der barrierefreie Ausbau möglich.

### 2.3. Haltestelle Fürstendamm

#### 2.3.1 Lage der Querungshilfe

Neben der Zählung der Fußgängerquerungen wurde ein „Verfolgungsbild“ angelegt, in dem die Querungen als Spuren eingezeichnet sind. Hierdurch kann erkannt werden, an welcher Stelle der Bedarf für eine Querungshilfe vorliegt. Durch das Verfolgungsbild wird die bisherige Planung (Variante 1) bestätigt.

Verfolgungsbild:



Die Fußgängerbeobachtung hat sowohl in der nachmittäglichen Spitzenstunde (10.11.11) als auch in der morgendlichen Spitzenstunde (15.11.11) stattgefunden. Im südwestlichen Gehwegbereich liegt derzeit die Ersatzhaltestelle des Busses. Deutlich wird, dass die Fußwegebeziehung aus dem Forlenweg zur Haltestelle wichtig ist. Mit einem Fußgängerüberweg zwischen den Haltestellen wird sie nicht abgedeckt.

#### 2.3.2 Variante 1

Die Querungshilfe im Bereich der Haltestelle Fürstendamm wird im Bereich des Knotens Peterstaler Straße / Fürstendamm / Forlenweg angelegt. Damit können in Verbindung mit

1. Ergänzung zur Drucksache 0222/2011/BV

der vorhandenen nördlich gelegenen Fußgängerbrücke alle Querungsbedarfe in diesem Bereich abgedeckt werden. Ein Vorbeifahren an einem stadtwärts haltenden Bus muss bei Anordnung eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) in dieser Lage zur Bushaltestelle baulich verhindert werden. Dies wird durch Anordnung des Pflasterstreifens in der Straßenmitte erreicht – in Kombination mit Verkehrszeichen und baulichen Inselspitzen.

Die Aufenthaltsfläche der stadtwärtigen Haltestelle wird deutlich auf 3,80 m verbreitert, die Haltestellenkante kann für einen barrierefreien Einstieg in den Bus ausgebildet werden.

Der Gehweg auf der östlichen Seite wird im Bereich der Querungshilfe auf 2,0 m verbreitert, beide Fahrgassen weisen eine Breite von 3,00 m auf.

An der Haltestelle Richtung Peterstal wird nichts verändert. Diese Haltestelle dient Bussen der Linie 33 als Wartefläche auf den entgegenkommenden Bus Richtung Stadtmitte. Die Busse können sich im Bereich nach der Abzweigung von der Peterstaler Straße am Kreuzgrundweg Richtung Köpfel nur an einer weiteren Stelle begeben.

### 2.3.3 Variante 2

Diese Variante unterscheidet sich durch die Lage der Querungshilfe. Die vorhandene kleine kurze stadtwärtige Busbucht kann erhalten bleiben.

Hiermit wird keine Barrierefreiheit der stadtwärtigen Haltestelle erreicht. Die Lage der Querungshilfe kann in erster Linie den Querungsbedarf von Fahrgästen aus der Stadt kommend bzw. in Richtung Peterstal / Köpfel fahrend abdecken. Eine Querungshilfe ist jedoch auch für alle Gehbeziehungen mit Bezug auf den Forlenweg notwendig.

Heute wird in großem Umfang am Straßenrand der Peterstaler Straße geparkt, größtenteils unter teilweiser Mitnutzung des ohnehin schmalen Gehwegs. Im Bereich von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) muss dies (ggf. baulich) unterbunden werden, um eine Sicht auf die Seitenbereiche des Überwegs freizuhalten.

### 2.3.4 Bericht des Sicherheitsauditors (Anlage 3), Zusammenfassung

Zwei Punkte im Bericht des Sicherheitsauditors betreffen konkret die Haltestelle Mühlendam:

#### Zu Variante 1 (Empfehlung der Verwaltung):

(10) Die Verhinderung der im Bericht geschilderten Situation des Vorbeifahrens wird durch eine weitere Bake am nördlichen Beginn des Pflasterstreifens verhindert. Der Plan wurde überarbeitet.

(11) Die Lage der Mittelinsel kann nur durch weiteres Abrücken von der Kreuzung erreicht werden. Auch für den Fall des Einbiegens aus dem Fürstendamm Richtung Norden ist ein Überfahren des Gehwegs nicht auszuschließen.

(12) Der für Rollstuhlfahrer definierte Einstieg bei den in Heidelberg eingesetzten Linienbussen liegt bei der ersten oder zweiten Tür. Ein barrierefreier Umbau ist hier derzeit nicht möglich. Der Plan wurde überarbeitet.

(13) Hier kann im Rahmen der jetzigen Maßnahme keine Veränderung erreicht werden.

#### Zu Variante 2:

(14) Dies führt zur Ablehnung dieser Variante durch die Verwaltung.

(15) Dies führt zur Ablehnung dieser Variante durch die Verwaltung.

Als Anlage 4 ist eine Stellungnahme der RNV beigefügt, die zusätzlich zu dem dargelegten gerade durch die Umbaumaßnahmen an dieser Haltestelle eine Verbesserung des Betriebsablaufs im Linienverkehr sehen.

Bei der öffentlichen Begehung waren die Umbauten an dieser Haltestelle die am meisten diskutierten. Aufbauend auf den in dieser Vorlage dargelegten Grundlagen kann keine andere Planung als die Variante 1 empfohlen werden.

## **2.4 Haltestelle Kreuzgrundweg**

Es ist nun vorgesehen, die Haltestelle Kreuzgrundweg Richtung Wilhelmsfeld in ihrer heutigen Lage barrierefrei auszubauen und gleichzeitig den Aufstellbereich für wartende Fahrgäste zu verbreitern. Die Haltestelle in Richtung Neckar bleibt in ihrem Bestand erhalten. Als Querungshilfe soll südlich der Einmündung Kreuzgrundweg ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angelegt werden. Der Einbau von Mittelinseln als Querungshilfe ist in diesem Bereich wegen fehlender Straßenbreite nicht möglich.

Bericht Sicherheitsauditor:

(16) Für beide Haltestellen sind die Warteflächen der Fahrgäste mit weniger als 2 m Breite zu gering.

Der Wartebereich an der Haltestelle Richtung Peterstal wird auf 2,50m verbreitert. Barrierefreiheit an der stadtwärtigen Haltestelle ist nur möglich, wenn die Lage der Haltestelle weg von den Grundstückszufahrten verändert werden würde.

## **2.5 Haltestelle Peterstaler Straße**

Die Maßnahme entfällt, da die Haltestelle nicht im Bereich der offenen Kanalbaumaßnahme liegt.

## **3. Finanzierung**

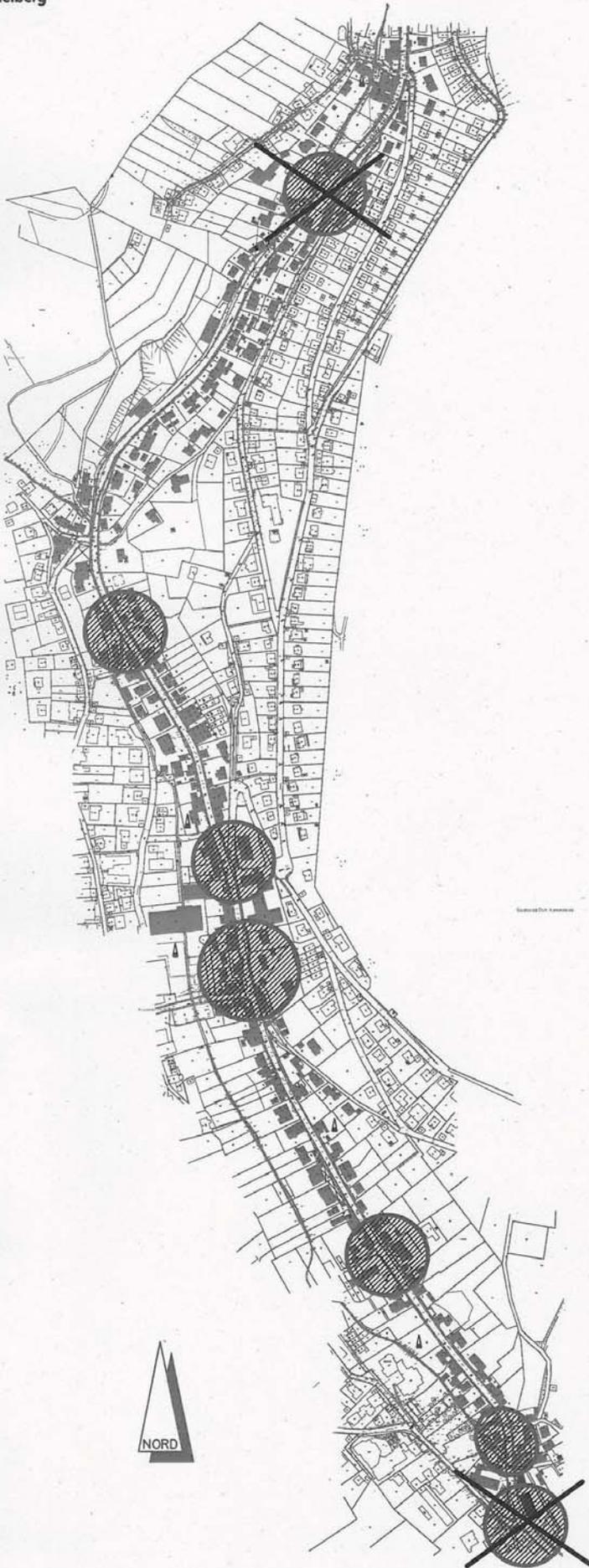
Die Finanzierung der empfohlenen Umbaumaßnahmen erfolgt im Zuge der Maßnahme des Abwasserzweckverbandes „Kanalsanierung Peterstaler Straße“. Sollten zusätzliche Mittel erforderlich werden, die über die in der Kanalsanierung vorgesehenen Mittel für die Wiederherstellung der Flächen hinausgehen, wird eine städtische Komplementärfinanzierung notwendig. Dies wird im Anschluss an den Beschlusslauf dieser Vorlage ermittelt. Soweit notwendig werden diese zusätzlichen Mittel für den Doppelhaushalt 2013/2014 angemeldet.

gezeichnet:

Bernd Stadel

## Maßnahmenübersicht Peterstaler Straße (ohne Maßstab)

Stand: November 2011



### 7. Haltestelle Peterstaler Straße

**Maßnahme entfällt**

### 6. Haltestelle Kreuzgrundweg

Zebrastrifen südlich der Einmündung Kreuzgrundweg,  
barrierefrei in Richtung Wilhelmsfeld

### 5. Einmündung Sitzbuchweg

Aufpflasterung im Einmündungsbereich,  
Gehwegverbreiterung mit Abpollerung,  
30er-Pikogramm

**Maßnahme bereits beschlossen**

### 4. Haltestelle Fürstendamm

Zebrastrifen mit Pflasterfläche,  
Wegfall Busbucht in Richtung Neckar,  
barrierefrei in Richtung Neckar

### 3. Haltestelle Mühdamm

Mittelinsel, Verbreiterung der Gehwegfläche des  
Haltestellenbereichs in Richtung Neckar,  
barrierefrei in Richtung Neckar

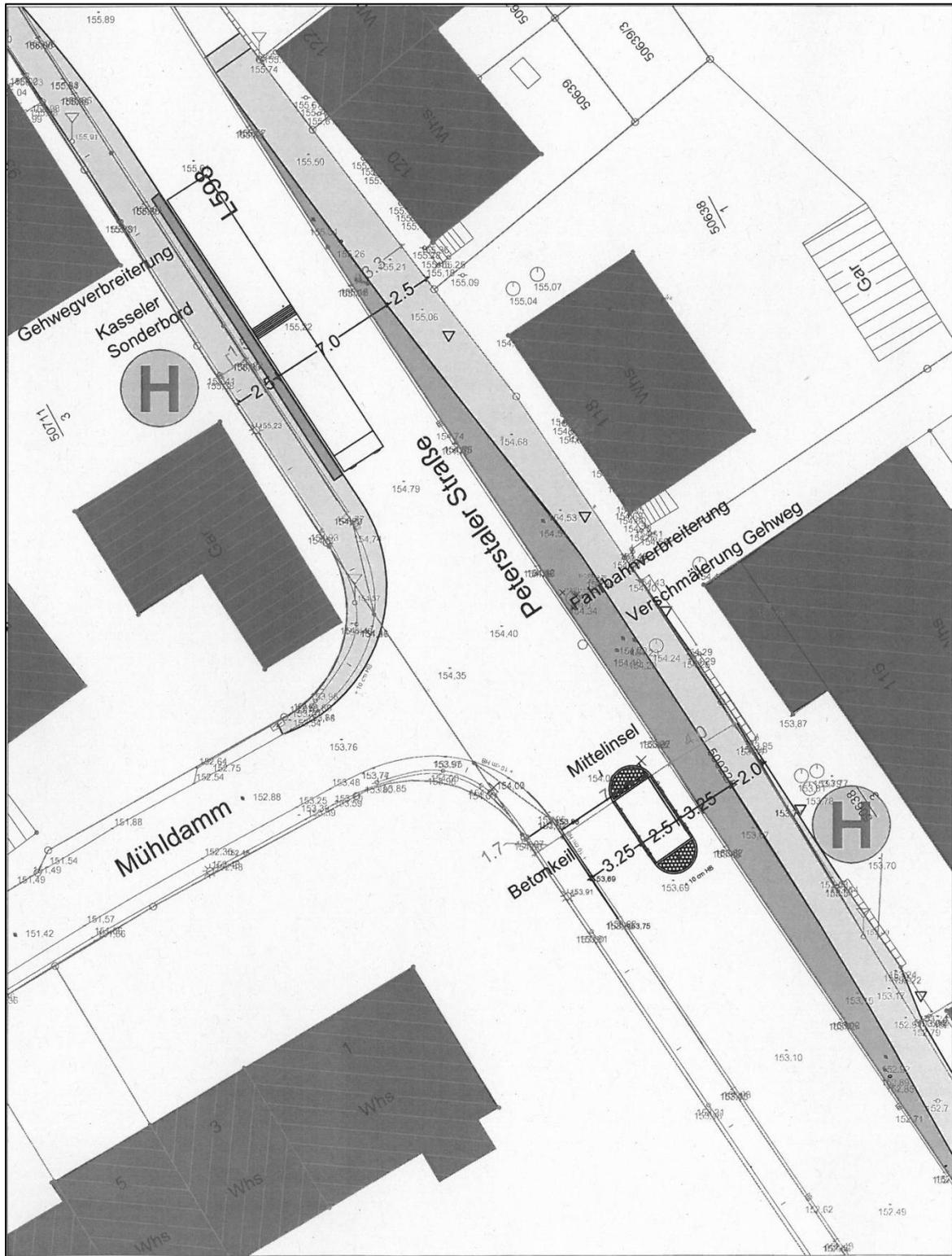
### 2. Parken Peterstaler Straße

Gelbmarkierung vor Hausnummer 82,  
**Maßnahme bereits beschlossen**

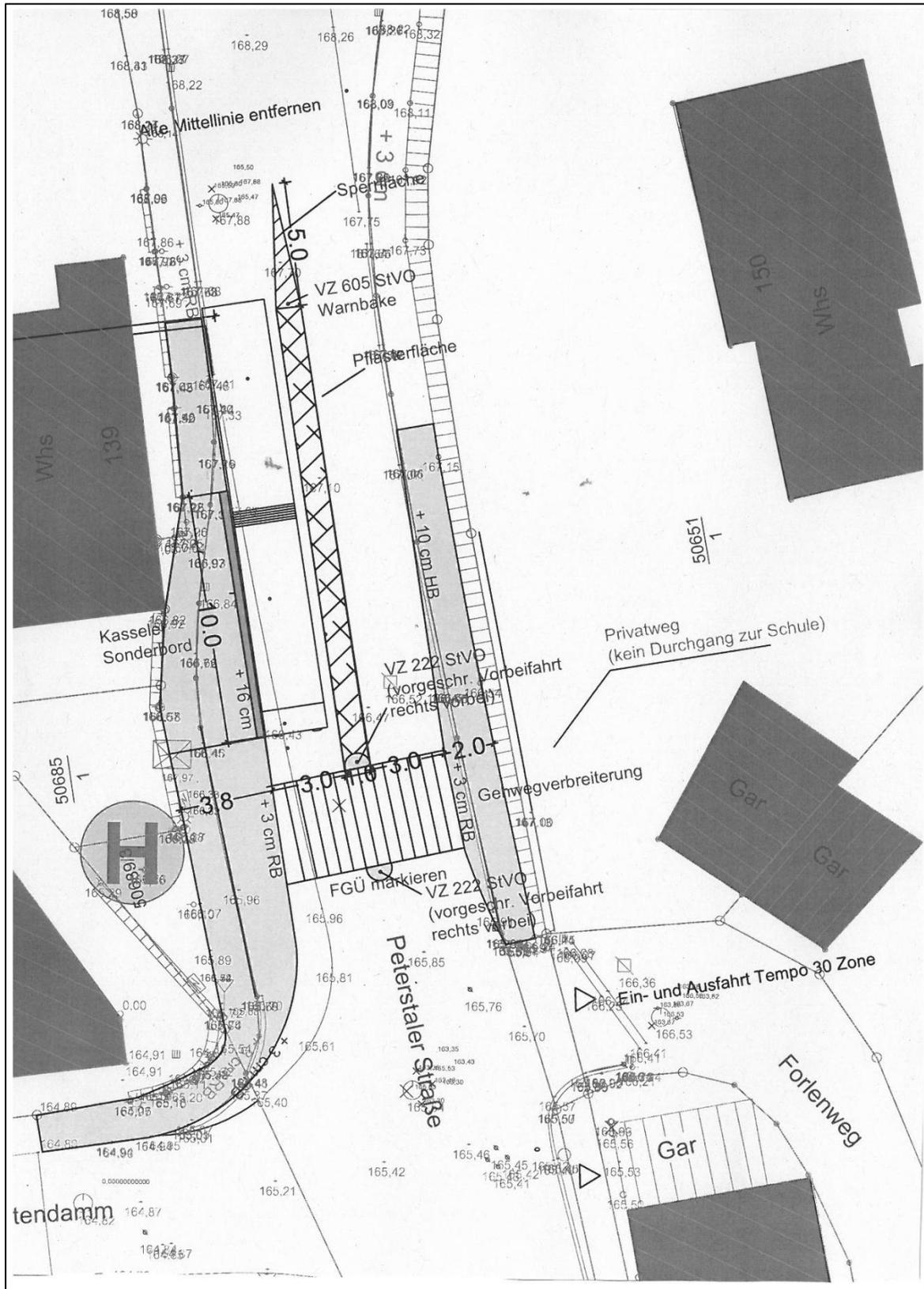
### 1. Haltestelle Steinbachertal

**Maßnahme entfällt**

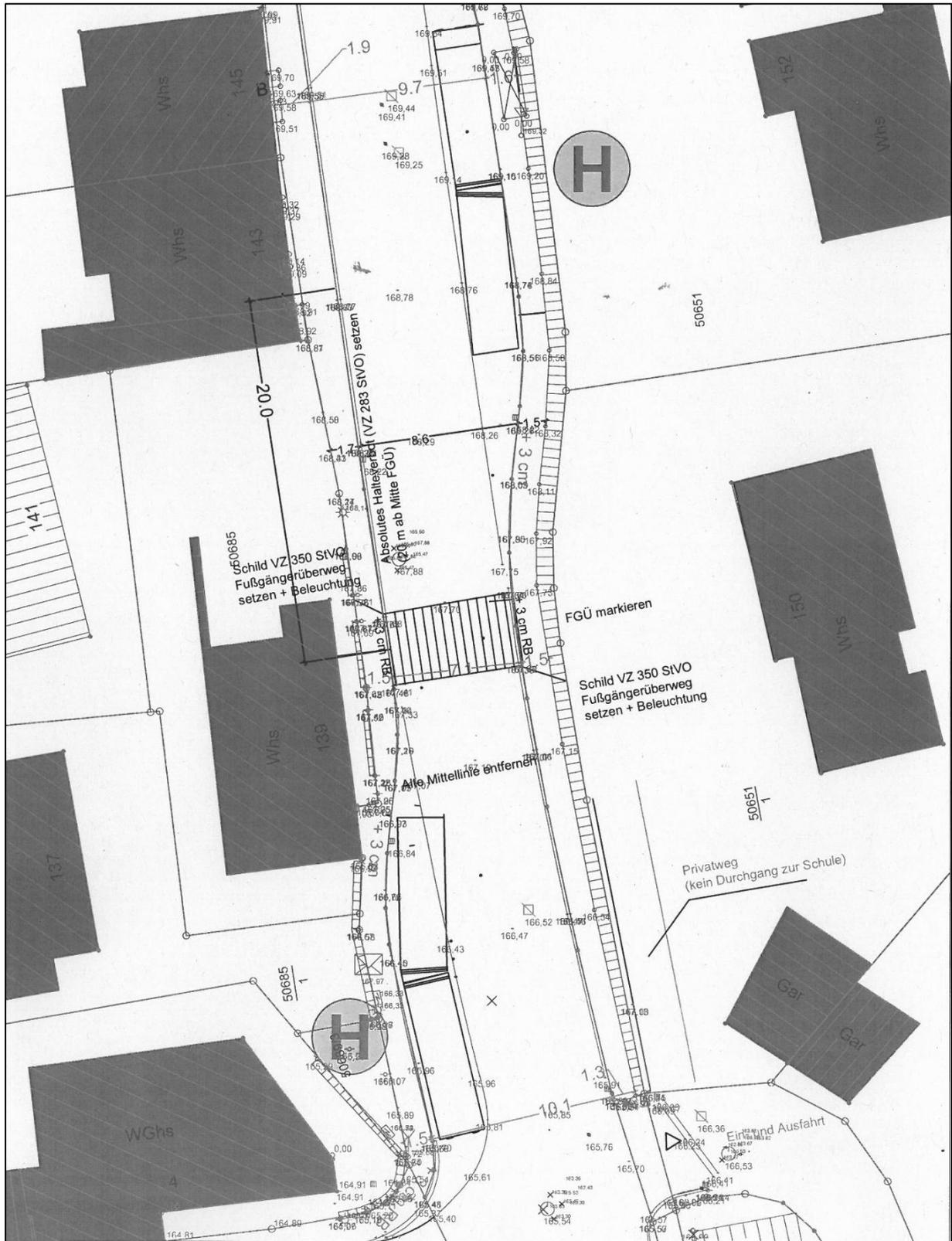
1. Haltestelle Mühdamm



2. Haltestelle Fürstendamm (Variante 1)



3. Haltestelle Fürstendamm (Variante 2)



4. Haltestelle Kreuzgrundweg



**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

**Allgemeine Projektangaben**

Projektbezeichnung:	Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße
Aufsteller:	Stadt Heidelberg
Entwurfsbearbeitung:	Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Entwurfsphase:	<b>Vorplanung</b>
Aufstelldatum:	November 2011
Auditierte Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lageplan Querung Haltestelle Mühldamm (Abschnitt 1) M 1:250</li> <li>- Lageplan Querung Haltestelle Mühldamm (Abschnitt 2) M 1:250</li> <li>- Lageplan Querung Haltestelle Fürstendamm M 1:250</li> <li>- Lageplan Querung Haltestelle Fürstendamm (Planungsvariante) M 1:250</li> <li>- Lageplan Haltestelle Kreuzgrundweg (ohne Maßstab)</li> </ul>
Weitere Grundlagen zur Prüfung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschlussvorlage vom 11.11.2011 (Ergänzung zur Drucksache 0222/2011/BV)</li> <li>• Verkehrszählung vom 25.03.2010</li> <li>• Fotos (Amt für Verkehrsmanagement)</li> </ul>
Bemerkungen / Besonderheiten:	keine
Ortsbesichtigung:	keine

**Prüfer**

Name:	Ingenieurbüro Zimmermann Dipl.Ing. Uwe Zimmermann Beratender Ingenieur Akazienweg 5, 74855 Haßmersheim
Datum:	25. November 2011

.....  
(Dipl.Ing. Uwe Zimmermann)

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

**Detaillierte Projektangaben**

Bezeichnung:	Bau von 2 Querungsstellen und 3 barrierefreien Haltestellen in der Peterstaler Straße (L 596) in Heidelberg-Ziegelhausen	
Art der Baumaßnahme:	Umbau	
Straßenraum-Querschnitt Bestand:	ca. 6,70 – 7,10 m Fahrbahn ca. 1,30 – 2,20 m Gehweg	
Kfz-Verkehrsstärken 2010:	Morgenspitze:	522 Kfz/h (SV-Anteil: 0,6 %)
	Nachmittagsspitze:	497 Kfz/h (SV-Anteil: 0,0 %)
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km /h	
Straßenkategorie (nach RIN):	HS IV	
Bus-Angebot (Fahrplan ab 12.09.2011):	Linie 33	52 Busse/Tag
	Linie 34	53 Busse/Tag
Mittlere Bus-Folgezeiten:	≥ 10 Minuten	
Entwurfsrichtlinien:	<p>Die Auditierung wurde vor allem auf der Grundlage folgender Regelwerke durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, Ausgabe 2006)</li> <li>• Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, Ausgabe 2011)</li> <li>• Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, Ausgabe 2002)</li> <li>• Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ, Ausgabe 2003)</li> <li>• Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ, Ausgabe 2001)</li> </ul>	

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

**Prüfergebnis**

Bei der Prüfung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

**Vorbemerkungen**

- ( 1) Bei Verkehrsstärken bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeiten  $\geq 10$  Minuten (wie im vorliegenden Fall) empfiehlt die RASSt 06 Haltestellen auf der Fahrbahn bzw. Haltestellenkaps. Haltebuchten sind erst bei größeren Verkehrsstärken und/oder kleineren Busfolgezeiten sinnvoll. Die im Kapitel Kap. 6.1.10.8 der RASSt 06 genannten vielen Vorteile von Haltestellenkaps gelten innerhalb der o.g. Einsatzgrenzen größtenteils auch für Haltestellen auf der Fahrbahn.
- ( 2) Die Haltestellenaufenthaltszeiten liegen nach RASSt 06 im Durchschnitt bei 16 Sekunden. Dies deckt sich mit den Erfahrungen des Auditors, wonach in kleineren Orten der Linienbus selbst im morgendlichen Spitzenverkehr nicht mehr als 30 Sekunden Aufenthalt hat. Für kurze Aufenthaltszeiten an den drei betroffenen Haltestellen sprechen auch die Ergebnisse der Fahrgastzählungen (Hst „Mühdamm“: 138 Einsteiger/Tag; Hst „Fürstendamm“: 276 Einsteiger/Tag, jeweils in Ri. HD bei 105 Bussen/Tag).
- ( 3) Die Fußgängerzählungen des Amtes für Verkehrsmanagement haben keinen ausgeprägten Überquerungsbedarf im Bereich der Haltestellen ergeben (Einmündung Peterstaler Straße / Mühdamm: etwa 30 Fußgänger-Querungen der Peterstaler Straße im Zeitraum 7-9 Uhr), so dass nach RASSt 06, Kap. 6.1.8.1 Überquerungsanlagen – in welcher Form auch immer – prinzipiell nicht zwingend erforderlich sind. Wenn jedoch regelmäßig Kinder, ältere Menschen oder andere schutzbedürftige Personen die Fahrbahn überqueren, empfiehlt die Richtlinie unabhängig von den Belastungszahlen die Einrichtung von Überquerungsanlagen.
- ( 4) In Kap. 6.1.8.2. führt die RASSt 06 aus, dass Mittelinseln „...besonders hilfreich für Fußgänger bei der Überquerung von Straßen sind...“. Wichtig ist hierbei, dass keine Sichthindernisse für und auf Fußgänger entstehen, die auf der Insel warten. Alle Inselköpfe sind auf deutliche Erkennbarkeit zu überprüfen (Beleuchtung, helle Borde). Außerhalb der Warteflächen können Mittelinseln auch überfahrbar ausgebildet werden, wenn dies für die Erreichbarkeit von Grundstückszufahrten oder aufgrund von

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

Schleppkurven größerer Fahrzeuge erforderlich ist. Die Erkennbarkeit der Mittelinsel auch ohne Höhenunterschied ist jedoch sicherzustellen (z.B. durch Pflasterung).

- ( 5) Die Einsatzbereiche und die Gestaltung von Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) sind in der VwV-StVO zu § 26 StVO und in den R-FGÜ geregelt. Danach kommen Fußgängerüberwege (FGÜ) – unabhängig von der Kfz-Verkehrsstärke – erst ab einer Fußgängerbelastung von mehr als 50 Fußgänger-Querungen pro Stunde in Betracht. Nach Kap. 2.3 Abs. 4 der R-FGÜ sind bei geringeren Belastungen wie hier ( $Q_{Kfz}$ : 450 – 600 Kfz/h und  $Q_{FG}$ : 0 – 50 Fg/h) „...– wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend“.
- ( 6) Nach Tabelle 7 der RASSt 06 beträgt die Regelbreite von Hauptverkehrsstraßen mit geringem Linienbusverkehr und geringem Nutzungsanspruch (wie im vorliegenden Fall) 6,00 m. Die Fahrbahn der Peterstaler Straße könnte deshalb ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit in dem Planungsbereich durchaus auf dieses Maß zugunsten der größtenteils unzureichend dimensionierten Gehwege und Seitenräume reduziert werden. Dies betrifft insbesondere die Bereiche, an denen die Nutzbarkeit des Gehwegs durch vorhandene Geländer oder Stützmauern ohnehin eingeengt ist (siehe bspw. Foto 1 der ANLAGE: Bereich Haltestelle „Mühldamm“ in Richtung HD).
- ( 7) Gehwege erfordern nach den Regelwerken ein Grundmaß von 1,80 m, damit sich zwei Fußgänger begegnen können. Für mobilitätsbehinderte Menschen oder Personen, die mit Kleinkindern oder Kinderwagen unterwegs sind, sind entsprechend größere Maße erforderlich (s. Tabelle 4 der RASSt 06). Zu diesem Grundmaß kommt grundsätzlich ein Sicherheitsraum zum Fahrbahnrand von 0,50 m (0,30 m bei geringem Lkw-Verkehr) hinzu. Von Gebäuden, Einfriedungen, Verkehrsschildern, Masten etc. ist ggf. ein Sicherheitsraum von 0,25 m hinzuzurechnen.

**Haltestelle „Mühldamm“**

- ( 8) Nach Kap. 3.3.4 der H BVA sind Mittelinseln erst ab einer Tiefe von 2,50 m durch Rollstuhlfahrer ohne Einschränkungen nutzbar. Diese Breite ließe sich durch Reduzierung der Fahrstreifenbreiten der Peterstaler Straße auf jeweils 3,25 m erreichen (s. auch Bild 79 der RASSt 06).

Die Planung der Mittelinsel sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

- ( 9) Wie Foto 1 der ANLAGE zeigt, wird die Nutzbarkeit des vorhandenen Gehwegs auf der Westseite der Peterstaler Straße durch diverse Einbauten bereits eingeschränkt. Die Planung sieht zwar eine Verbreiterung des Gehwegs auf 2,0 m vor. Nach Kap. 4.4.2 der EAÖ beträgt die Mindestnutzbreite von Warteflächen an Haltestellen allerdings 2,50 m. Auch die H BVA hält in Kap. 3.4 dieses Mindestmaß als unbedingt erforderlich für behinderte Personen. Bild 21 der RASSt 06 weist nach, dass die Kurvenfahrt eines Rollstuhls um 90 Grad (z.B. beim Ein-/Ausstieg) einen Flächenbedarf von 2,3 m x 2,3 m erfordert. Dieses Maß wird an der Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen nicht erreicht.

Die Planung der Haltestellenbereiche sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

**Haltestelle „Fürstendamm“**

- ( 10) In Kap. 6.1.8.5. der RASSt 06 heißt es: “Die Anlage von Fußgängerüberwegen an Haltestellen ist nur zulässig, wenn das Vorbeifahren am haltenden Bus zuverlässig ausgeschlossen werden kann.“ Die Planung weist hingegen explizit eine überfahrbare Pflasterfläche auf. Zwar ist im Weiteren im Zuge des FGÜ's eine kleine Wartefläche zum Schutz der Fußgänger eingeplant. Ein unvorsichtiger Kfz-Lenker realisiert aber erst dort, dass er den Bus eigentlich nicht hätte überholen sollen. In der Folge könnte es dann zu verkehrsgefährdenden Handlungen kommen.

Die Planung der Haltestelle in Richtung HD und der Querungsanlage sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

- ( 11) Die vorgesehene Lage der Mittelinsel liegt im Überfahr-Bereich des erforderlichen Bewegungsspielraums (=Schleppkurve) eines linkseinbiegenden dreiachsigen Müllfahrzeugs aus dem Fürstendamm in Fahrtrichtung Peterstal. Damit wäre für größere Fahrzeuge das Linkseinbiegen ohne Kollision mit dem Kopf der Mittelinsel und dem sich darauf befindlichen Verkehrszeichen VZ 222-20 (rechts vorbei) (ggf. zusätzlich VZ 605-20: Warnbake) so nicht möglich. In der Gegenrichtung werden rechtsabbiegende größere Fahrzeuge wie Lastzüge in den Fürstendamm vermutlich den Gehweg partiell überfahren müssen.

Die Planung der Lage der Mittelinsel oder ggf. der Form der Einmündung sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

- ( 12) Gemäß Bild 92 der RASSt 06 ist für Standardlinienbusse für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen eine Entwicklungslänge von 88,70 m (!) erforderlich, wie Fahrversu-

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

che der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt ergeben haben. Diese Länge ist im vorliegenden Fall bei der Haltestellenbucht in Richtung Peterstal bei weitem nicht erreicht. Die erforderliche gerade Anfahrt eines Gelenkbusses ist somit nicht gewährleistet. Es ist zu befürchten, dass der Bus (wie Bild 2 der ANLAGE für die vorhandene Busbucht in Richtung HD zeigt) die Haltestelle nur schräg oder mit seitlichem Versatz anfahren kann.

Die Planung der Haltestelle in Richtung Peterstal sollte entsprechend nochmals geprüft werden, da die barrierefreie Nutzbarkeit so nicht gegeben ist.

- ( 13) Wie Foto 3 der ANLAGE zeigt, wird die Nutzbarkeit des vorhandenen Gehwegs auf der Ostseite der Peterstaler Straße durch diverse Einbauten bereits erheblich eingeschränkt. Die Planung sieht hier keine Verbreiterung des Gehwegs vor. Nach Kap. 4.4.2 der EAÖ beträgt die Mindestnutzbreite von Warteflächen an Haltestellen 2,50 m (s. Ziff. 9).

Die Planung der Wartefläche im Haltestellenbereich Richtung Peterstal sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

**Haltestelle „Fürstendamm“ (Planungs-Variante)**

- ( 14) Nach Kap. 3.1 Abs. 3 der R-FGÜ sollte die nutzbare Fahrbahnbreite im Bereich eines Fußgängerüberwegs „auf höchstens 6,50 m beschränkt werden“, um die Überquerungszeiten und damit das Konfliktpotenzial zu begrenzen. Dieses Maß ist in der Planungsvariante zwar nur leicht überschritten, allerdings haben die Warteflächen für die Fußgänger beidseits nur eine Breite von 1,50 m.

Die Planung des FGÜ bzw. der Peterstaler Straße sollte entsprechend nochmals geprüft werden, um die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu erhöhen.

- ( 15) Für beide Haltebuchten ist die für barrierefreies Ein- und Aussteigen erforderliche Entwicklungslänge (s. Ziff. 12) nicht gegeben. Die Warteflächen sind mit 1,50 m Breite viel zu gering.

Die Planung der beiden Haltestellenbuchten sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

**Haltestelle „Kreuzgrundweg“**

- ( 16) Für beide Haltestellen sind die Warteflächen der Fahrgäste mit  $\leq 2,00$  m Breite zu gering (s. Ziff. 9).

Die Planung der beiden Haltestellen sollte entsprechend nochmals geprüft werden.

**Barrierefreiheit im Allgemeinen**

- ( 17) „Als barrierefrei kann eine Stadtstraße dann bezeichnet werden, wenn sie durchgängig entsprechend genutzt werden kann“, heißt es in Kap. 4.7 der RAST 06. Die H BVA zitieren § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), wonach „... bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände ... [barrierefrei sind], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im vorliegenden Fall bedeutet dieses Planungsprinzip konkret, dass die Anhebung der Bordsteine an den Haltestellen auf Ein-/Ausstiegs-Niveau so lang sein muss, dass beide Ein-/Ausstiegsbereiche abgedeckt sind. Die Haltestellenbereiche sind mit Bodenindikatoren (s. Bild 61 der H BVA) auszustatten. Die Überquerungsstellen der Fahrbahn sind ebenfalls mit Bodenindikatoren auszustatten sowie ggf. mit differenzierter Bordsteinhöhe (0 cm für Gehbehinderte, 3 cm für Sehbehinderte) herzustellen.

**Sonstiges**

- ( 18) Die Fotos des Amtes für Verkehrsmanagement zeigen auf dem Gehweg haltende Fahrzeuge im Nahbereich der Haltestellen (s. Foto 4 und 5 der ANLAGE). Dies schränkt zum einen die Nutzbarkeit des Gehwegs ein, erschwert aber insbesondere die Anfahrbarkeit einer Haltestelle am Fahrbahnrand. Solche Haltestellen erfordern deshalb ein Halteverbot und sind gemäß Bild 90 der RAST 06 auszubilden und zu markieren.

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung

**ANLAGE**

**FOTOS:** (Quelle: Stadt Heidelberg, Amt für Stadtmanagement)



Foto 1: Haltestelle „Mühdamm“, Richtung HD

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung



Foto 2: Haltestelle „Fürstendamm“, Richtung HD

**Auditbericht:**

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung



Foto 3: Haltestelle „Fürstendamm“, Richtung Peterstal

**Auditbericht:**

**Querungsstellen und Haltestellen Peterstaler Straße**

Auditphase nach ESAS: Vorplanung



Foto 4: Fahrzeuge auf dem Gehweg im Bereich HSt „Mühdamm“, Richtung Peterstal



Foto 5: Fahrzeug auf dem Gehweg im Bereich HSt „Mühdamm“, Richtung HD

RNV GmbH | Möhlstraße 27 | 68165 Mannheim  
Stadt Heidelberg  
Amt für Verkehrsmanagement  
Gaisbergstraße 11  
69115 Heidelberg

AB / AB3  
Edward Schneider  
Telefon: + 49 (0)621 465 -1546  
Telefax: + 49 (0)621 465 -3336  
E-Mail: E.Schneider@rnv-online.de

Mannheim, 30.11.2011

### Querungshilfen Peterstaler Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Beschlussvorlage zu o. g. Betreff haben wir zur Kenntnis genommen.

Die RNV begrüßt die Umbaumaßnahmen in der Peterstaler Straße und insbesondere den dabei vorgesehenen barrierefreien Ausbau der Haltestellen Mühlamm (Richtung Süden), Fürstendamm (Richtung Süden) und Kreuzgrundweg (Richtung Norden). Der barrierefreie Ausbau trägt dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV in Ziegelhausen weiter zu verbessern. Durch die Anlage erhöhter Borde an Haltestellen kann der Fahrgastwechsel erfahrungsgemäß deutlich zügiger erfolgen. Dadurch kann die Aufenthaltszeit der Busse an den Haltestellen reduziert und der ÖPNV beschleunigt werden.

Insbesondere begrüßen wir die Variante 1 der Umbaumaßnahme an der Haltestelle Fürstendamm. Neben dem barrierefreien Ausbau kann hier durch die Vergrößerung der Wartefläche eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit für den wartenden Fahrgast erreicht werden. Es entsteht dort somit eine Haltestelle, die dem Fahrgastaufkommen und den gültigen Richtlinien gerecht wird.

Die Variante 2 lehnen wir ab, da insbesondere das barrierefreie Ein- und Aussteigen nicht zu gewährleisten ist und der Bus die Haltestelle nicht vollständig anfahren kann. Dadurch entsteht ein Sicherheitsrisiko für den nachfolgenden Verkehr.

Freundliche Grüße

**Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

ppa.  
Franz-Wilhelm Coppius

ppa.  
Stephan Heidenreich

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirats vom  
22.11.2011:

„Der Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg hat sich in seiner Sitzung am  
22.11.2011 einstimmig für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen  
Kreuzgrundweg, Mühldamm und Fürstendamm entsprechend den geltenden  
gesetzlichen Vorschriften ausgesprochen.

Vom Fahrgastbeirat wird ebenfalls die generelle Installation von  
Querungshilfen befürwortet. Die Art und Weise der Ausgestaltung (mit oder  
ohne Mittelinsel) lässt der Fahrgastbeirat offen.“