

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0007/2015/IV

Datum:
14.01.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Einführung von Tempo 30 in der Sofienstraße

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	03.02.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	05.03.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Altstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema Einführung von Tempo 30 in der Sofienstraße zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Ca. 2.000 Euro für Beschilderung aus dem laufenden Haushalt.	
Maximal 20.000 Euro für Signalisierungsmaßnahmen aus dem laufenden Haushalt.	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Sofienstraße wird für einen Versuchszeitraum von einem Jahr auf 30 Km/h beschränkt.

Begründung:

Bestandsanalyse

Die Sofienstraße ist als Bundesstraße (B 3) eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Süd- Nord Richtung für Heidelberg. Sie hat ein durchschnittliches tägliches KFZ-Aufkommen von 15.000. Im Radverkehr sind es etwa 5.000 Fahrten pro Tag. Die Sofienstraße ist eine Einbahnstraße mit zwei Fahrspuren in Fahrtrichtung Norden. Zwischen der Friedrich-Ebertanlage und der Plöck wird der Radverkehr auf Bordsteinniveau im Zweirichtungsverkehr geführt. Zwischen der Plöck und dem Neckarstaden befindet sich ein schmaler Radfahrstreifen. Signalisierte Fußgängerüberwege sind in Höhe Friedrich-Ebert-Anlage, Plöck, Hauptstraße und Neckarstaden vorhanden.

Besondere Verkehrslagen

- Auf der Westseite der Sofienstraße befinden sich seitlich schräg angelegte Kurzzeitplätze. Zum Ausparken muss rückwärts in die Sofienstraße rangiert werden.
- Im Anschluss an die Kurzzeitparkplätze liegt ein stark frequentierter Taxistand.
- In der Fortführung ist die Zufahrt für den ÖPNV / Busverkehr auf den Bismarckplatz.
- Schließlich folgt die Zufahrt zum Parkhaus P 4.
- Bei den Einmündungen Plöck und Hauptstraße sind tagsüber sehr hohe Fußgängerquerungen festzustellen. Hier sind signalisierte Fußgängerüberwege vorhanden.
- Durch die die Lichtsignalanlage an der Friedrich-Ebert-Anlage entstehen immer wieder kurze Unterbrechungen des Fahrzeugverkehrs, wodurch sowohl ein Ausparken aus den Parkflächen als auch das Ausfahren aus dem Taxistand erleichtert wird.

Unfallgeschehen

Eine Auswertung der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik über einen Zeitraum von 4 Jahren (2011 - 2014) ergab eine Unfallbelastung von 42 Verkehrsunfällen für die Sofienstraße. Bei 16 Unfällen waren Radfahrer beteiligt, bei vier Unfällen Fußgänger.

Dabei waren zwei Schwerverletzte und 25 Leichtverletzte zu verzeichnen. Keiner der Unfälle hatte tödliche Folgen.

In 26 Fällen waren die KFZ-Führer Unfallverursacher, wobei die Hauptunfallursachen „mangelnder Sicherheitsabstand“ (8-mal) gefolgt von „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ (7-mal) waren. Acht Verkehrsunfälle wurden von Radfahrern verursacht.

Rechtsgrundlage

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h richtet sich nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO). Konkret nach § 45 Absatz 9 StVO:

Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt.

Konkrete Gefährdungen sind zum Beispiel gegeben, wenn die betroffene Strecke deutliche verkehrstechnische Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen wie Fahrbahnbreite, Längs- oder Quergefälle der Fahrbahn, Sichtweiten und dergleichen ausweist. Anhaltspunkte können sich auch aus dem Unfalllagebild ergeben. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung muss aller Voraussicht nach eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Bewertung

Die Sofienstraße stellt keinen Unfallschwerpunkt nach der klassischen Definition dar. Danach besteht ein Unfallschwerpunkt bei

- fünf gleichartigen Unfällen innerhalb eines Jahres
- fünf Unfällen mit Personenschäden innerhalb von drei Jahren
- drei Unfällen mit Schwerverletzten oder Todesopfern innerhalb von drei Jahren

Die geringe Breite des Radfahrstreifens stellt eine verkehrstechnische Abweichung von einer Regelgröße dar. Diese ist nach der Unfallauswertung der Polizei aber nicht unfallursächlich. Hinzu kommen die unter „Besondere Verkehrslagen“ genannten Punkte.

Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h könnte gleichwohl eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein Rückgang der Verkehrsunfälle erreicht werden. Dies lässt sich aber nicht mit aller Voraussicht prognostizieren.

Die Verkehrsbehörde wird in Abstimmung mit der Polizei daher als Versuch, für den Zeitraum von einem Jahr, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Sofienstraße auf 30 Km/h beschränken.

In dieser Zeit werden Verkehrsbeobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen/Kontrollen durchgeführt. Die Motionsteuerung im Bereich Adenauerplatz und Bismarckplatz muss auf die veränderte zugelassene Geschwindigkeit angepasst werden. Es schließt sich eine mehrwöchige Justierungsphase an. Die Kosten hierfür betragen voraussichtlich maximal 20.000 Euro. Im Hinblick auf einen möglichen verlangsamten Abfluss in der Sofienstraße müssen Auswirkungen auf die stausensible Kreuzung Sofienstraße/ Friedrich-Ebert-Anlage ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wird nach Abschluss des Versuchs durch die Polizei eine erneute Unfallstatistik erstellt. Anschließend wird anhand der Ergebnisse über die dauerhafte Einführung von Tempo 30 entschieden.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

keine

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Bernd Stadel