UPI Umwelt- und Prognose- Institut e.V.

Stellungnahme Bezirksbeirat Altstadt 28.9.2017

Radverbindung West-Ost Neckarstaden/Am Hackteufel

Die Altstadt besitzt bisher keine durchgehende leistungsfähige Fahrradverbindung West-Ost. Die Verbindung in der südlichen Altstadt über die Fahrradstraße Plöck ist nur bis zur Kettengasse leistungsfähig.

Die Verbindung über den Neckarstaden/Am Hackteufel ist bisher sehr unfallträchtig. Von 2008-2016 passierten in diesem Abschnitt 40 Fahrradunfälle mit 9 Schwerverletzten und 40 Leichtverletzten (davon außerhalb der Rush-Hour 8 Schwerverletzte und 36 Leichtverletzte). 26 Unfälle waren Kollisionen mit Kfz. Das Unfallrisiko für Fahrradfahrer liegt auf dieser Strecke um ca. 300% über dem Durchschnitt Heidelberger Straßen, das Risiko leicht verletzt zu werden um 400% und schwer verletzt zu werden um 700% über dem durchschnittlichen Risiko.

Zwischen Sofienstraße und St. Vincentius Krankenhaus bestehen bereits Fahrradschutzstreifen, ab Neckarmünzplatz bis Karlstor ein Fahrradstreifen. Zwischen Thibautstraße und Stadthalle auf der Südseite der B37 ist ein Fahrradschutzstreifen geplant. Im Abschnitt zwischen Stadthalle und Neckarmünzplatz sind wegen des engen Querschnitts keine Radverkehrsanlagen möglich. Deshalb fordert die AG Rad nach ausführlicher Diskussion, in diesem Abschnitt (St. Vincentius Krankenhaus bis Neckarmünzplatz) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Tempo 30 anzuordnen.

STVO § 45 (9) schreibt vor, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen danach nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Hinsichtlich des Rechtsgutes "Sicherheit" kann idR dann ein „erhebliches Übersteigen" angenommen werden, wenn die Unfallrate (also die Zahl der Unfälle bezogen auf die auf einer bestimmten Strecke erbrachten Fahrleistungen) mehr als etwa 30 % über der für vergleichbare Strecken ermittelten Rate liegt (vgl. z.B. OVG Hamburg NZV 2000, 346; BVerwG NZV 2000, 345, BVerwG NZV 2001, 528 = DAR 2001, 424 = VRS 2001, 473 = NJW 2001, 3139; BVERWG Az: 3 C 37.09 Urteil vom 23.09.2010)
Das Unfallrisiko für Fahrradfahrer auf den Neckarstaden liegt mit 300% bis 700% weit über dem Wert von 30%.

Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde während Freifahrtphasen die Fahrzeit für den PKW-Verkehr um 0,4 min und für den Busverkehr bei den Bussen 31 und 32 um 0,14 min oder 9 Sekunden und bei den Bussen 35 und BRN um 0,3 min oder 17 Sekunden geringfügig verlängern. Dies hätte keine Auswirkungen auf den Taktfahrplan der Busse. Während der Rush-Hour ergäbe sich keine Fahrzeitverlängerung.

Aufgrund der besonderen Gefahrenlage für den Fahrradverkehr ist deshalb die Anordnung von Tempo 30 in diesem Bereich nach STVO möglich und nach Abwägung der Vor- und Nachteile dringend geboten.

Dieter Teufel, AG Rad
UPI 9/2017