

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0267/2020/BV**

Datum:  
02.09.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat II, Tiefbauamt  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Planung Rheinstraße – Abschnitt zwischen  
Roeblingsstraße und Kirschgartenstraße  
hier: Variantenentscheidung**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 18. November 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	22.09.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt und des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat beschließt die Vorzugsvariante „Strukturskizze – Grundfigur Mittelstreifen“ als Grundlage für die weitere Bearbeitung und dementsprechend den Vorentwurf zu erstellen.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

In der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) wurden die Ausgaben mit 5,65 Mio.€ geschätzt und gelten als Richtwert. Die Kosten teilten sich auf 3,65 Mio.€ Bruttobaukosten und 0,9 Mio.€ Baunebenkosten. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, kann die Maßnahme in einer Größenordnung von 1,1 Mio.€ (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhersehbares) teurer werden. 1.85 Mio.€ sind im Treuhandvermögen Konversion vorgesehen. Der Restbetrag muss aus dem städtischen Haushalt erbracht werden.

Ziel dieser Vorlage ist, Gestaltungsoptionen für die Rheinstraße in Form von Varianten zu diskutieren und Konsens für den weiteren Planungsvorgang zu erlangen. Die diskutierten Aspekte sollen als Grundlage für einen neuen Vorentwurf dienen. Aufgrund der unterschiedlichen Entwurfselemente, welche zur Diskussion stehen, ist eine Kostenschätzung auf dieser Basis nicht zielführend. Daher gilt die Kostenschätzung der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) als Orientierungswert.

### **Zusammenfassung der Begründung:**

Für den Abschnitt der Rheinstraße zwischen der Roebblingsstraße und der Kirschgartenstraße wurde die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs als Modellversuch geprüft. Aus rechtlicher und verkehrlicher Sicht ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht möglich. Da zentrale Rahmenbedingungen für einen erfolgsversprechenden und sicheren Einsatz eines verkehrsberuhigten Bereichs fehlen, wird ein Verkehrsversuch als nicht zielführend angesehen.

Trotzdem soll in der Rheinstraße durch den gezielten Einsatz geschwindigkeitssenkender Elemente ein niedriges Geschwindigkeitsniveau vorherrschen und ein sicherer sowie angenehmer Verkehrsraum geschaffen werden, welcher den Nutzungsansprüchen der Verkehrsteilnehmer und den Umfeldnutzungen gerecht wird. Auf der Grundlage von zwei unterschiedlichen Grundfiguren sollen gestalterische Optionen zur Geschwindigkeitssenkung diskutiert werden und im Ergebnis als Grundlage für den Vorentwurf dienen.

## Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 22.09.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 22.09.2020

### 4 Planung Rheinstraße – Abschnitt zwischen Roebingstraße und Kirschgartenstraße hier: Variantenentscheidung

Beschlussvorlage 0267/2020/BV

Herr Blaszczyk vom Amt für Verkehrsmanagement geht anhand einer Power-Point-Präsentation ausführlich auf die Inhalte der Beschlussvorlage ein. Anschließend steht er gemeinsam mit Frau Keuchel, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, für Fragen zur Verfügung.

Bezirksbeirätin Baisch geht kurz auf den Vortrag ein und bringt ihr Bedauern zum Ausdruck, dass der vom Bezirksbeirat Südstadt gewünschte „Shared Space“ nicht durch die Verwaltung umgesetzt werden könne. Die Idee, eine neue Stadtteil-Mitte in der Rheinstraße zu erhalten, sei dadurch erschwert. Sie macht außerdem darauf aufmerksam, dass der letzte Abschnitt der Rheinstraße im Bereich der Wohngruppen, nicht in der Planung aufgeführt sei und fragt nach dem Grund.

Frau Keuchel erklärt, dass dieser Bereich in der Verantwortung der Wohngruppen läge. Die Stadtverwaltung könne nur über den Fahrbahnbereich entscheiden. In den Bebauungsplänen für die Wohngruppen seien in diesem Bereich Stellplätze für die einzelnen Mieter vorgesehen, welche baurechtlich nachzuweisen und noch zu erstellen seien.

Bezirksbeirat Schacht und stellvertretende Kinderbeauftragte Kästner fragen, ob es für die Rheinstraße Überlegungen gebe, diese in eine Fahrrad- oder Einbahnstraße umzuwidmen.

Frau Keuchel erklärt, dass die Rheinstraße im Radnetz eine untergeordnete Funktion habe. Voraussetzung für eine Fahrradstraße sei, dass Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstelle. Dies sei nicht der Fall. Eine Einbahnstraße sei aufgrund der Erschließungsfunktion der Rheinstraße nicht möglich.

Bezirksbeirätin Baisch und Bezirksbeirat Kraus dringen darauf, nochmals die Einführung von Tempo 20 in der Rheinstraße zu prüfen. Diese Forderung findet im Gremium viel Zustimmung.

Eine Bürgerin meldet sich im Laufe der Aussprache zu Wort. Auf Nachfrage der Sitzungsleitung beschließt das Gremium, der Bürgerin im Rahmen einer **Anhörung** (gemäß §3 Absatz 4 der Geschäftsordnung für Bezirksbeiräte) das Wort zu erteilen.

Die Bürgerin teilt mit, dass sie in einer der Wohngruppen wohne und es ein dringendes Anliegen der Gruppen sei, den Hauptverkehr zum Beispiel zum Parkhaus nicht über die Rheinstraße zu führen. Ihnen sei eine fortlaufende farbige Markierung wie sie im vorderen Bereich der Rheinstraße geplant sei, wichtig.

Bezirksbeirätin Baisch ergänzt den Wortbeitrag der Bürgerin, indem Sie zu bedenken gibt, dass es wichtig sei, den Autofahrern zu signalisieren, dass auch im hinteren Bereich der Rheinstraße auf das Tempo zu achten sei.

Das Gremium schließt sich der Meinung von Bezirksbeirätin Baisch an. Nach kurzer Absprache des Gremiums werden zwei **Arbeitsaufträge** an die Verwaltung formuliert:

Es soll eine Verlängerung der farblichen Gestaltung im Bereich zwischen Wohngruppen geprüft werde.

Auf der Rheinstraße soll Tempo 20 realisiert werden.

Nach Ende der Aussprache stellt die Vorsitzende Magin die Beschlussempfehlung der Verwaltung mit den zwei Arbeitsaufträgen zur Abstimmung:

### **Empfehlung des Bezirksbeirates Südstadt**

*Der Bezirksbeirat Südstadt empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss (**Arbeitsaufträge fett dargestellt**):*

*Der Gemeinderat beschließt die Vorzugsvariante „Strukturskizze – Grundfigur Mittelstreifen“ als Grundlage für die weitere Bearbeitung und dementsprechend den Vorentwurf zu erstellen.*

#### **Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung:**

- ***Es soll eine Verlängerung der farblichen Gestaltung im Bereich zwischen den Wohngruppen geprüft werden.***
- ***Auf der Rheinstraße soll Tempo 20 realisiert werden.***

**gezeichnet**

Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag

## Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

- 6 Planung Rheinstraße – Abschnitt zwischen Roebblingsstraße und Kirschgartenstraße**  
**hier: Variantenentscheidung**  
Beschlussvorlage 0267/2020/BV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Anschließend gibt er Stadträtin Dr. Röper die Gelegenheit, den **Antrag** von Bündnis 90/Die Grünen zu begründen.

Der Oberbürgermeister wird gebeten, Tempo 20 in der Rheinstraße umzusetzen.
---

Herr Kragl vom Amt für Verkehrsmanagement führt aus, dass die Stadt Heidelberg als Untere Verkehrsbehörde an gesetzliche Vorgaben und Weisungen gebunden sei. Aus Sicht der Behörde sei nach Abwägung aller Tatsachen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches nicht möglich. Nichtsdestotrotz sei versucht worden, durch bauliche Maßnahmen eine praktische und angemessene Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen, sodass es praktisch nicht möglich sei, dort schneller als 20 Stundenkilometer zu fahren. Das Amt für Verkehrsmanagement nehme die im Antrag geäußerte Bitte zwar zur Kenntnis, könne aber aufgrund der Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zum jetzigen Zeitpunkt keine andere Entscheidung treffen.

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement weist darauf hin, dass man sich im Vorfeld mit der Verkehrspolizei und dem Ingenieurbüro, das für die Stadt im gesamtstädtischen Sicherheitsaudit tätig ist, ausgetauscht habe. Man habe von allen Seiten die Auskunft erhalten, dass die Straßenverkehrs-Ordnung nicht soweit dehnbar sei, dass man hier einen verkehrsberuhigten Bereich einrichten könne. Allerdings gehe man in der Gestaltung des Bereichs so weit, dass man verschiedene Maßnahmen, wie zum Beispiel einen gepflasterten Mittelstreifen mit Pflanzbeeten als Querungshilfe oder eine einheitliche Farbgestaltung des Straßenbelags vorgenommen habe, um eine praktische und angemessene Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen. Im Weiteren geht sie auf den Prüfauftrag des Bezirksbeirats Südstadt ein und teilt mit, dass der Farbasphalt nicht bis in den Bereich der Wohngruppen gezogen werde, da die räumliche Veränderung dann nicht mehr begreifbar sei.

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

- Der Anhalteweg könne bei einem Geschwindigkeitsunterschied von 10 Stundenkilometern Leben retten.
- Warum hat sich die Verwaltung für die Variante „Mittelweg“ und gegen die Variante „Versatz“ entschieden?
- Die Rheinstraße sei durchaus vergleichbar mit der Bahnhofstraße, was die Situation mit den Geschäften und dem Mittelstreifen betreffe. Warum kann die Rheinstraße nicht genauso behandelt werden wie die Bahnhofstraße, was die Geschwindigkeitsbeschränkung angeht? Es solle in der Rheinstraße ebenfalls eine 20-Stundenkilometer-Lösung realisiert werden.
- Die Entscheidung werde ohnehin vom Bürgermeister getroffen. Eine Gefährdungshaftung sei hier nicht zu sehen.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt aus, dass die Wünsche der Kommunen immer deutlich größer seien, als das, was die Straßenverkehrs-Ordnung hergebe. Seit Jahren gebe es Forderungen seitens der Stadt- und Landkreise nach einer höheren Flexibilisierung bei Fragen von Temporeduzierungen. Diese Thematik werde jedoch vom Gesetzgeber bislang nicht angegangen.

Frau Keuchel erläutert, dass sich die Verwaltung für die Lösung „Mittelstreifen“ entschieden habe, weil diese die Möglichkeit für Fußgänger biete, in der Straßenmitte zu warten, wenn die Straßenquerung in einem Zug nicht möglich sei. Dies wäre bei einem Versatz nicht möglich.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain lässt im Anschluss an die Diskussion über den **Antrag** der Bündnis 90/Die Grünen abstimmen.

#### **Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11 : 01 : 00 Stimmen**

Herr Kragl betont nochmals, dass es sich bei der Maßnahme um eine Pflichtaufgabe nach Weisung handle. Er sehe hierfür keine Zuständigkeit des Gemeinderates.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain stellt klar, dass es sich beim Antrag der Bündnis 90/Die Grünen lediglich um eine Bitte handle.

Im Anschluss daran lässt er über den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit dem oben genannten Antrag von Bündnis 90/Die Grünen abstimmen.

**Beschlussvorschlag des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität:**

*Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat beschließt die Vorzugsvariante „Strukturskizze – Grundfigur Mittelstreifen“ als Grundlage für weitere Bearbeitung und dementsprechend den Vorentwurf zu erstellen.*

**Zusätzlich ergeht folgender Arbeitsauftrag:**

*Der Oberbürgermeister wird gebeten, Tempo 20 in der Rheinstraße umzusetzen.*

**gezeichnet**  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

*Ja 11 Nein 00 Enthaltung 01*

## Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

**6 Planung Rheinstraße – Abschnitt zwischen Roebingstraße und Kirschgartenstraße  
hier: Variantenentscheidung  
Beschlussvorlage 0267/2020/BV**

Auf die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020 sei verwiesen.

Stadträtin Dr. Röper stellt für die **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen** folgenden **Antrag**:

Einführung einer Zone Tempo 20 in der Rheinstraße im Streckenabschnitt zwischen Roebingstraße und Kirschgartenstraße.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, die Zone Tempo 20 im angesprochenen Straßenabschnitt als Modellversuch einzuführen. Eine Abstimmung über den Antrag sei daher nicht notwendig.

Er stellt die Beschlussempfehlung mit dieser Ergänzung zur Abstimmung.

**Beschluss des Gemeinderates: (Ergänzung in fett):**

*Der Gemeinderat beschließt die Vorzugsvariante „Strukturskizze – Grundfigur Mittelstreifen“ als Grundlage für die weitere Bearbeitung und dementsprechend den Vorentwurf zu erstellen. **Gleichzeitig wird ein Modellversuch zu Tempo 20 in der Rheinstraße im Streckenabschnitt Roebingstraße / Kirschgartenstraße eingeführt.***

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beschlossen mit Ergänzung  
*Ja 33 Nein 2 Enthaltung 5*

## Begründung:

### **1. Rheinstraße Sachstand Prüfung Modellversuch verkehrsberuhigter Bereich**

Die Beschlussvorlage Vorentwurf Rheinstraße (0185/2019/BV) wurde durch den Gemeinderat mit einem Änderungsantrag abgelehnt. Dieser sah vor zu prüfen, ob die Rheinstraße zwischen der Roebblings- und Kirschgartenstraße (im Folgenden als Rheinstraße bezeichnet) im Modellversuch als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden kann. Hierzu fand zum einen ein Expertentreffen mit dem Sicherheitsauditor Jens Leven (bueffee) sowie der Polizei statt. Zum anderen erfolgte eine Recherche zu den Einsatzgrenzen verkehrsberuhigter Bereiche. In der Beschlussvorlage (0185/2019/BV) wurden die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen bereits dargestellt und begründet. Da die Rahmenbedingungen in der Rheinstraße unverändert sind, behält die verkehrsrechtliche Beurteilung ihre Wirksamkeit. Sowohl Seitens der verkehrsplanenden Behörde als auch der Polizei ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Rheinstraße nicht mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar.

Aktuelle Forschungsergebnisse und Regelwerke beschreiben Faktoren, welche eine wirksame Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche erfordern. Besonderer Fokus wird auf zwei Gesichtspunkte gelegt. Zum einen muss dem Kfz-Fahrer ein „Gaststatus“ vermittelt werden. Der Straßenraum muss sich daher deutlich von einem „gewöhnlichen“ Straßenraum unterscheiden, damit sich Kfz-Fahrer unterordnen. Zum anderen ist eine dauerhafte Präsenz von Fußgängern erforderlich, welche eine dauerhafte Sichtbarkeit sicherstellen. Einseitige publikumsorientierte Nutzungen sowie stark gebündelte Querungsbedürfnisse sprechen gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Wenig Wirkung hat auch das alleinige Aufstellen eines Verkehrsschildes. Dies führt nicht dazu, dass per se langsamer gefahren wird.

Zukünftig grenzen südlich der Rheinstraße die Chapel sowie der sogenannte „Andere Park“ als Freizeitznutzung an. Der Zugang zum „Anderen Park“ erfolgt aufgrund der denkmalgeschützten Mauerelemente an den Knotenpunkten sowie an einer mittig gelegenen Kfz-Zufahrt. Damit kann aufgrund expliziter Zugangsmöglichkeiten von einer Bündelung der Querungen ausgegangen werden. Der Andere Park ist zwar eine publikumsintensive Nutzung, jedoch ohne Präsenz in der Rheinstraße. Somit wird in der Rheinstraße eine vorrangig einseitige Nutzung vorherrschen (auf der Seite der Rheinterrassen), weshalb die Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Rheinstraße nicht gegeben sind. Daher ist auch eine Übergangsweise Umsetzung als Verkehrsversuch nicht möglich. Ein Verkehrsversuch erfordert eine wissenschaftliche Begleitung und damit auch eine wissenschaftliche Fragestellung, welche jedoch aufgrund einer eindeutigen Verkehrssituation mit dem heutigen Wissensstand für die Rheinstraße beantwortet werden kann.

### **2. Ziele Planung Rheinstraße**

Trotz fehlender Möglichkeiten zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist das Ziel, den Entwurf so zu gestalten, dass ein **niedriges Geschwindigkeitsniveau** vorherrscht. Sowohl gestalterische Aspekte als auch geschwindigkeitsdämpfende Elemente sollen ein gutes und **sicheres Miteinander bei niedrigen Geschwindigkeiten** ermöglichen. **Umwegarme und sichere Querungsangebote** sollen die Wege zwischen den Rheinterrassen und dem „Anderen Park“ sowie der Chapel erleichtern. Zudem soll eine eindeutige Verkehrsregelung **Verlässlichkeit** schaffen, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Eine wirksame Geschwindigkeitssenkung wird nur mit baulichen Maßnahmen erreicht. Diese kann entweder durch eine senkrecht zur Fahrbahn verlaufende taktile Unterbrechung (Aufpflasterung) oder fahrdynamisch wirksame Richtungsänderung (Fahrgassenversatz) erreicht werden. Auf der Grundlage von zwei Grundfiguren, welche diese zwei Wirkungsformen widerspiegeln, sollen gestalterische Optionen für die Rheinstraße diskutiert werden.

## **2.1. Strukturskizze - Grundfigur Mittelstreifen**

Mit dem Element des Mittelstreifens entsteht in der Rheinstraße ein ruhiger und klarer Raum. Der Mittelstreifen wirkt sowohl verbindend als auch begrenzend und geschwindigkeitsdämpfend. Die Fahrbahn wird von beiden Seiten begrenzt und jeweils auf ein Mindestmaß von 3,30m reduziert. Die Einfassung mit Randsteinen schafft zusätzlich eine optische Verengung. Schmale Räume senken die Geschwindigkeit. Zusätzlich agiert der Mittelstreifen als Bindeglied zwischen den Rheinterrassen und dem „Anderen Park“. Mit einer Breite von 2,40m schafft der Mittelstreifen für Fußgänger einen geschützten Raum und ermöglicht sehr gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Der Fokus der Fußgänger gilt jeweils nur einer Fahrrichtung. Das Queren ist hierdurch deutlich einfacher, komfortabler und sicherer. Optional besteht die Möglichkeit, den Mittelstreifen in Teilen zu begrünen. Hierdurch wird der Raum aufgelockert und es werden Schutzflächen geschaffen, welche positiv auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger wirken. Aufgrund der oberflächennah verlaufenden Wurzeln der Bestandsbäume ist das Stellplatzangebot reduziert.

Unterstützend werden die (Verkehrs)Flächen nahezu niveaugleich hergestellt. Sehr niedrige Borde trennen die Funktionsräume fließend voneinander. Die Fahrbahn wird mit einem hellen Farbasphalt ausgebildet und so eine farblich abgestimmte Einheit hergestellt. Hierdurch wird eine Gleichwertigkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern vermittelt, welche ebenfalls eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt, da eine vereinnahmende Beanspruchung des Raums unterbunden wird. Diese Elemente sollen den Kfz-Fahrern einen Gaststatus verdeutlichen. Optional können als optische Barriere senkrecht zur Fahrbahn gepflasterte Streifen vorgesehen werden, die eine Einfassung des gleichwertigen Raumes bilden.

## **2.2. Strukturskizze - Grundfigur Versatz**

Die Figur des Versatzes bringt mehr Dynamik in den Raum ein. Für den Kfz-Verkehr wird beim Befahren der Rheinstraße eine deutliche Umlenkbewegung erforderlich (ähnlich Kreisverkehr), welche geschwindigkeitssenkend wirkt. Die Ausbildung der Fahrbahn ohne Mittelstreifen ermöglicht eine Vergrößerung der Flächen auf der Seite der Rheinterrassen. Hierdurch könnten mehr Stellplätze im Seitenraum realisiert werden als in der Grundfigur Mittelstreifen. Die Fahrbahn wird auf eine Mindestbreite von 6,50m (Busverkehr) reduziert und mit Randsteinen eingefasst. Für Fußgänger erfordert ein Querungsvorgang größere Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen, da in einem Zug zwei Fahrstreifen überquert werden müssen. Es herrschen allerdings gute Sichtverhältnisse.

Unterstützend werden die (Verkehrs)Flächen nahezu niveaugleich hergestellt. Sehr niedrige Borde trennen die Funktionsräume fließend voneinander. Die Fahrbahn wird mit einem hellen Farbasphalt ausgebildet und so eine farblich abgestimmte Einheit hergestellt. Hierdurch wird eine Gleichwertigkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern vermittelt, welche ebenfalls eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugt, da eine vereinnahmende Beanspruchung des Raums unterbunden wird. Diese Elemente sollen den Kfz-Fahrern einen Gaststatus verdeutlichen. Optional können auch hier als optische Barriere senkrecht zur Fahrbahn gepflasterte Streifen vorgesehen werden, die eine Einfassung des gleichwertigen Raumes bilden.

## **3. Weitere Vorgehensweise**

Mit den zwei vorgestellten Grundfiguren werden Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Rheinstraße ergriffen. Aufgrund des attraktiveren und sichereren Querungsangebots für Fußgänger sowie der verbindenden Wirkung zwischen beiden Straßenseiten der Rheinstraße, wird eine weitere Bearbeitung mit der Grundfigur Mittelstreifen empfohlen. Zur Umsetzung ist eine Maßnahmengenehmigung einzuholen.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert.

## 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:
SL 3	+	<b>Ziel/e:</b> Stadtteilzentren als Versorgungs- und Identifikationsräume stärken <b>Begründung:</b> Mit der Neugestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen in der Rheinstraße entsteht über die verkehrlichen Funktionen hinaus ein für die Südstadt identifikationsstiftender Raum, welcher die zukünftigen Rheinterrassen und den „Anderen Park“ verbindet. Hierdurch erfolgt eine deutliche Aufwertung des städtischen Raumes.
SL 11	+	<b>Ziel/e:</b> Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern <b>Begründung:</b> Die Planung in der Rheinstraße sieht vor, die Nutzungen im Seitenbereich zu stärken und hierdurch die Schaffung neuer Angebote zu unterstützen. Dies zeigt sich in der Verteilung der Flächen, welche Verkehrsräume für den motorisierten Individualverkehr auf ein Mindestmaß reduzieren und den Fokus auf die Rheinterrassen legen.
MO 1	+	<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch die Bereitstellung richtig dimensionierter Flächen für den Fuß- und Radverkehr wird der umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Verkehr in dem Bereich gefördert.

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

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Strukturskizze Grundfigur Mittelstreifen
02	Strukturskizze Grundfigur Versatz
03	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.10.2020 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 14.10.2020</b>

Drucksache:

**0267/2020/BV**

00315595.doc

...

