

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0149/2021/IV**

Datum:  
16.06.2021

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Umgestaltung der Maaßstraße Wieblingen  
entsprechend ihrer verkehrsrechtlichen Anordnung  
als verkehrsberuhigter Bereich**

## Informationsvorlage

### Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 28. September 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	06.07.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	22.09.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Wieblingen sowie der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nehmen von dem Sachstand und der weiteren Vorgehensweise bezüglich der Umgestaltung „Maaßstraße“ als verkehrsberuhigter Bereich Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die bisher umgesetzte Umgestaltung der Maaßstraße hat die Planungsziele eines verkehrsberuhigten Bereichs noch nicht vollständig erreicht. Als Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit werden zeitnah ein Piktogramm „verkehrsberuhigter Bereich“ bei der Einfahrt vom Elisabeth-von-Thadden-Platz aufgebracht sowie seit Anfang Juni zweimal wöchentlich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Im Rahmen der Schulungs- und Beteiligungskonzeption „lebendige verkehrsberuhigte Bereiche“ sollen die Ergebnisse des Beteiligungsworkshops im September möglichst in eine Gesamtkonzeption einfließen und erst im Anschluss daran ein Gesamtmaßnahmenpaket festgelegt werden.

## **Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 06.07.2021**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.09.2021**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Begründung:**

### **Sachstand**

In der Maaßstraße ist verkehrsrechtlich ein sogenannter verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Gemäß aktueller Rechtsprechung besteht eine Handlungspflicht, verkehrsberuhigte Bereiche so zu gestalten, dass sich selbsterklärend der Eindruck des Überwiegens der Aufenthaltsfunktion und einer untergeordneten Bedeutung des Fahrzeugverkehrs vermittelt. Andernfalls droht eine Umwandlung in eine Tempo-30-Zonen.

Im Jahr 2018 haben die Gremien der Vorentwurfsplanung zur Umgestaltung der Maaßstraße zwischen Elisabeth-von-Thadden-Platz und Adlerstraße grundsätzlich zugestimmt. Zielsetzung war, im Rahmen der Sanierung der Maaßstraße diese entsprechend der verkehrlichen Anordnung als verkehrsberuhigten Bereich zu gestalten.

Die Vorentwurfsplanung sah vor:

- Mischverkehrsfläche ohne Gehwege und Bordsteine
- seitliche Pflasterstreifen aus Naturstein sowie eine gepflasterte Mittelrinne im Längsverlauf zur Entwässerung
- Asphaltbereich mit hellen Zuschlagstoffen
- Überfahrplateaus (Höhenunterschied + 5 cm) mit Querpflasterstreifen zu Beginn und Ende der Maaßstraße sowie innerhalb des Straßenverlaufs
- Ladezone bzw. Doppelparkstand am westlichen Ende und zwei Parkstände im östlichen Abschnitt sowie Anordnung und Befestigung der restlichen Parkstände im Seitenraum.

Weiter erteilten die Gremien den Arbeitsauftrag, eine Umwandlung in eine echte Einbahnstraße zu prüfen. Im Juli 2019 erfolgte die Maßnahmengenehmigung.

Nach Fertigstellung stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

Wegen der Entwässerungsrinne in der Straßenmitte mit entsprechendem Gefälle war es bautechnisch nicht möglich, gleichzeitig erhöhte Plateaus zu bauen. Andernfalls hätte die Entwässerung in Randlage verlegt werden müssen.

Aufgrund der Erfahrungen in der Wallstraße wurde eine Querpflasterung und eine Asphaltdeckschicht mit hellen Zuschlagstoffen gewählt (hellt in ungefähr zwei Jahren auf). Erfahrungen haben gezeigt, dass Gehwegplatten für eine Befahrung nicht geeignet sind und nach kurzer Zeit ausgetauscht werden müssen. Gegenüber den Natursteingroßpflastern gab es Anwohnerbeschwerden wegen der Geräuschentwicklung.

Die Ladezone und Längsparker wurden eingerichtet, ebenso wurde eine echte Einbahnstraße angeordnet.

Es lässt sich feststellen, dass die Planungsziele Verkehrssicherheit (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, Erkennbarkeit des Übergangs in einen verkehrsberuhigten Bereich) und Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge sowie selbsterklärende Gestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsfunktion noch nicht vollständig erreicht sind.

### **Weiteres Vorgehen**

Eine erste Analyse der rund 100 bereits bestehenden verkehrsberuhigten Bereiche in Heidelberg hat ergeben, dass diese oftmals die gesetzlichen Vorgaben der selbsterklärenden Gestaltung nicht erfüllen und in der Folge in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden müssten. Da dies einen Rückschritt bedeuten würde und konträr zu den Nachhaltigkeitszielen, die unter anderem auch eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes vorsehen, wäre, geht die Verwaltung diese Herausforderung proaktiv an.

Das Amt für Verkehrsmanagement hat ein Schulungs- und Beteiligungskonzept „lebendige verkehrsberuhigte Bereich“ erarbeitet, mit dem im April dieses Jahres mit der Umsetzung begonnen wurde. Hierzu finden insgesamt fünf Workshops für alle mit der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereich tangierten Ämtern statt. Inhalt der Workshops war beziehungsweise ist ein umfassendes Wissen über die zu beachtenden rechtlichen Rahmenbedingungen und technischen Regelwerke zu erarbeiten und anhand von Praxisfällen anzuwenden, ein umfassendes Analysetool zu erarbeiten, um anhand der ermittelten Defizite die Planungsziele zu definieren. Hierzu zählt beispielsweise die Untersuchung von Unfallgeschehen, Gestaltung des Straßenraums, Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Aufenthaltsfunktionen, Grünflächen und Barrierefreiheit. In einem nächsten Schritt wurden die Instrumente erarbeitet und kategorisiert, die allesamt zur Erreichung der Planungsziele beitragen können. Da die Anwohnerbefragung ein wesentliches Analysewerkzeug darstellt, finden im September Bürgerbeteiligungsworkshops in allen Stadtteilen statt. Die von der Verwaltung für den jeweiligen verkehrsberuhigten Bereich entwickelten Maßnahmeninstrumente und die von der Anwohnerschaft eingebrachten Hinweise, Ideen und Anregungen sollen sich möglichst in einer Gesamtkonzeption zusammenfügen, die dann im letzten Schritt hinsichtlich ihrer bautechnischen und finanziellen Machbarkeit überprüft werden muss.

Am 18.05.2021 fand ein Vororttermin mit dem Kinderbeauftragten statt und es wurden vor dem Hintergrund des beschriebenen Prozesses folgendes weitere Vorgehen einvernehmlich abgestimmt:

Im Zufahrtbereich von dem Elisabeth-von-Thadden-Platz wird ein Piktogramm auf die Straße aufgebracht. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist erfolgt. Das entsprechende städtische Amt ist mit der Ausführung beauftragt. Seit dem 07. Juni 2021 sollen zweimal wöchentlich Geschwindigkeitskontrollen stattfinden. Die Messungen finden kontinuierlich bis mindestens September statt. In dem Konzeptionsprozess „lebendige verkehrsberuhigte Bereiche“ war unter anderem die Maaßstraße ein Bearbeitungsschwerpunkt. Ziel sollte sein, den geradlinigen Straßenraum zu unterbrechen und Abschnitte zu bilden, Verschwenkungen zu schaffen und vor allem diese mit Aufenthaltsqualität zu befüllen (beispielsweise durch Sitzrondelle, Spielgeräte, Bodenmalerei, Horizontalversatz durch Blumenbeete etc.). Da Berliner Kissen dabei nur eine von vielen Maßnahmen darstellen, empfiehlt die Verwaltung, diese so lange zurückzustellen, bis gegebenenfalls deren Verortung innerhalb des Gesamtpaketes geklärt ist. Da dem Amt für Verkehrsmanagement zur vollständigen Analyse die Sicht und Ideen aller Beteiligten zur aktuellen Situation vor Ort wichtig ist, schlägt die Verwaltung vor, erst im Anschluss an den Anwohnerworkshop das letztendlich umzusetzende Maßnahmenpaket festzulegen. Bis dahin liegen dann auch die Geschwindigkeitsmessreihen vor.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Keine Beteiligung erforderlich

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch eine Umgestaltung sollen die vom Fahrzeugverkehr gefahrene Geschwindigkeit und die Verkehrsmenge reduziert sowie die Sicherheit aller erhöht werden.

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

Keine.

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain