

Stadt Heidelberg

Drucksache:

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0127/2021/BV

Datum:

17.12.2021

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Vorentwurf Umgestaltung Eppelheimer Straße
zwischen Da-Vinci-Str. und Fachmarktzentrum/
Henkel-Teroson-Straße**

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0127/2021/BV

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	19.01.2022	Ö
Gemeinderat	10.02.2022	Ö

Zusammenfassung der Information:

Der Vorentwurf Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Straße und Fachmarktzentrum/ Henkel-Teroson-Straße wird aufgrund der im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.21 beantragten Änderung der Verbreiterung der Radwegführung erneut vorgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
- Gesamtkosten Ausbau der Eppelheimer Straße zwischen Da-Vinci-Str. und Fachmarktzentrum (Kostenschätzung) - Ausbau westlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum (Ausbauphase 1) - Ausbau östlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum (Ausbauphase 2)	10,1 Millionen 4,0 Millionen 6,1 Millionen
Einnahmen:	
Mittel aus Förderprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVfG) werden beantragt. Einnahmen können noch nicht beziffert werden.	
Finanzierung:	
Ansatz im Treuhandvermögen Bahnstadt für den Ausbau der Eppelheimer Straße (westlicher Abschnitt Höhe Fachmarktzentrum)	4 Millionen
Finanzierung in künftigen Haushaltsplänen über Finanzierungsanteile der Stadt – vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Beschlussfassung über die entsprechenden Haushaltspläne der Stadt und Wirtschaftspläne des Treuhandvermögens	6,1 Millionen
Folgekosten:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Der Prüfauftrag wurde bearbeitet und kann weitestgehend umgesetzt werden. Mit einer Verbreiterung des Radfahrstreifens ist keine Erhöhung der geschätzten Kosten verbunden.

Begründung:

1. Antrag

Im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.06.21 wurde die Verbreiterung der Radwegführung auf möglichst 2,30 Meter (m) beantragt

- insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite
- aber nicht zu Lasten der Bäume und Pflanzbeete
- und wo möglich – die bauliche Abtrennung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV).

Das Amt für Verkehrsmanagement hat sich nochmals mit dem Vorentwurf und den Randbedingungen zu Stadtgestaltung, Quell- und Zielverkehren, den Richtlinien für die Planung sowie Sicherheitsaspekten auseinandergesetzt und in Abstimmung mit den Fachämtern angepasste Querschnitte entwickelt.

2. Angepasste Querschnitte

Der gewählte Querschnitt der Eppelheimer Straße variiert zwischen dem westlichen Bereich (Knoten mit Zufahrt Fachmarktzentrum bis Morataplatz) und dem östlichen Bereich (Morataplatz bis Knoten Da-Vinci-Straße).

Im **westlichen Abschnitt** hat die Überprüfung aus dem Sicherheitsaudit ergeben, dass mit der gewählten Fahrstreifenbreite von 3 m in Kombination mit einem 1,85m Radfahrstreifen der Überholabstand von 1,50m zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden nicht automatisch aus der mittigen Fahrweise eingehalten werden kann. Da es als unrealistisch eingeschätzt wird, dass Autofahrer nicht an Radfahrenden vorbeifahren, werden die Flächen zwischen den geplanten Borden neu verteilt mit 3,25m breiten Fahrbahnen und 1,95m breiten Radfahrstreifen. Dies geht zu Lasten des Mittelstreifens, der statt 3,75m dann 3,05m breit sein wird. Radfahrende können weiterhin direkt die Linksabbiegespur im Mischverkehr nutzen, erhalten aber keinen separaten Schutzstreifen in diesem Bereich. Dies ist aus fachlicher Sicht auch im Hinblick, dass die Einsatzmöglichkeiten von Schutzstreifen für das direkte Linksabbiegen hier an der oberen Grenze der Verkehrsbelastung liegen, die richtige Entscheidung. Radfahrenden werden zusätzlich in den Einmündungs-/Knotenbereichen seitliche Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen über Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen angeboten. In der reduzierten Breite des begrünten Mittelstreifens können weiterhin die Bäume gepflanzt werden.

Der **östliche Abschnitt** zwischen Morataplatz und Da-Vinci-Straße ist der Abschnitt, wo eine Verbreiterung des Radfahrstreifens möglich ist, ohne zu Lasten der geplanten Baumstandorte und Pflanzflächen zu gehen. In der logischen Fortsetzung der Überlegungen zum westlichen Abschnitt bietet es sich an, auch hier den Mittelstreifen zu verschmälern und damit das Radangebot in den Seitenbereichen zu stärken.

Dies geht – wie im westlichen Abschnitt – zu Lasten der Schutzstreifenfläche für Radfahrende und weniger entsiegelte Fläche im Bereich des baumbestandenen Mittelstreifens. Auch in diesem Abschnitt wird für ein Angebot zum indirekten Linksabbiegen gesorgt und damit der Entfall des mittigen Schutzstreifens für Radfahrende kompensiert, die das direkte Einordnen auf die Linksabbiegespur scheuen. Da hier der Bereich zwischen den geplanten Borden etwas breiter ist, kann der Mittelstreifen eine durchgängige Breite von 3,25m erhalten und damit das gleiche Maß wie die Richtungsfahrbahnen. Der Anteil der entsiegelbaren Flächen reduziert sich für den gesamten Abschnitt um etwa 100m², was bei einer Gesamtentsiegelungsfläche von rund 3.000m² vertretbar erscheint. Mit dieser Lösung wird die sichere Nutzung für Radfahrende insgesamt gestärkt: Überholvorgänge Radfahrender untereinander, die auch bei 2m Breite bereits möglich sind, werden entspannter, was im Hinblick der steigenden Nutzerzahlen von Pedelecs sinnvoll erscheint. Unsichere Radfahrende erhalten einen größeren Abstand zum parallel fließenden Kraftfahrzeugverkehr und sichere Abbiegemöglichkeiten über seitliche Aufstellflächen.

Eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite kann nicht empfohlen werden. Die Eppelheimer Straße ist Teil des Hauptstraßennetzes mit dem für Heidelberg üblichen Schwerverkehrsanteil. Die Straße liegt in einem Gebiet, in dem sich im Nahgebiet durch Neuansiedelungen Lkw-Fahrten mehren. Daher sehen wir von einer Lösung mit durchgehend reduzierter Fahrbahnbreite von 3m ab. Wie die Betrachtung des östlichen Abschnitts überdies zeigte, kommen breitere Fahrspuren auch der Sicherheit der Radfahrenden zu Gute, da so automatisch der erforderliche Überholabstand von 1,50m eingehalten werden kann. Durch die 3-streifige Organisation mit baulichen Einfassungen des Mittelstreifens gäbe es bei 3m-Fahrbahnbreiten über den gesamten Verlauf immer wieder Abschnitte, die zu schmal für das Vorbeifahren von Autofahrenden an Radfahrenden wären.

Eine bauliche Abtrennung des Radangebots zur Fahrbahn in Form eines Radweges ist nicht möglich. Die Radwegvariante führt – wie in der Ausschusssitzung am 30.06. erläutert – zu dem Verlust von 28 geplanten Bäumen im westlichen Abschnitt und einer Verringerung der Entsiegelungsflächen von 3.000m² auf rund 600m². Das Umswitchen der 2,30m Flächen in baulich erhöhte Flächen reduziert die nutzbare Breite für Radfahrende, da – im Gegensatz zum Radfahrstreifen – ein Sicherheitsabstand von 75 Centimeter (cm) zur Fahrbahn eingehalten werden muss. Die verfügbare Radwegbreite entspricht damit nicht mehr dem Regelwerk insbesondere auch im Hinblick auf die erwarteten Nutzerzahlen im Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Eine veränderte Bordlage

ist nicht in die geplante Leitungsorganisation zu integrieren. Eine Sicherung des Radfahrstreifens durch Fähnchen wird als Option in Betracht gezogen.

3. Weitere Vorgehensweise

Aufgrund des offenen Abschlusses des Vorentwurfs wurden noch keine Leitungsplanungen seitens der Stadtwerke Heidelberg begonnen. Da diese Planungen in direkter Abhängigkeit für die Entwicklung der Baufelder ED6.2, ED7 und ED3.1 stehen, muss die weitere Bearbeitung / Beschlussfassung des Projektes zügig erfolgen. Verzögerungen der weiteren Planungsphasen sollen vermieden werden. Wir verweisen auf die Aussagen zum Zeitplan im Vorlagentext in der Drucksache 0127/2021/BV und teilen mit, dass sich der frühestmögliche Baubeginn um voraussichtlich 6 Monate auf Mitte 2025 verzögert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

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

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:

MO1 Umwelt-, stadt-, sozialverträglichen Verkehr fördern

Begründung:

Mit der Planung beidseitiger Radfahrstreifen, Gehwege und Fahrstreifen inkl. Haltestellen für Bus Moonliner wird die Grunderschließung sichergestellt.

Ziel/e:

MO4 Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

Begründung:

Umgestaltung und Neuaufteilung des Straßenraums durch Entfall der Straßenbahnachse und Neu-/ Umverlegung von Versorgungsleitungen im westlichen Abschnitt

Ziel/e:

UM4 Klima- und Immissionsschutz vorantreiben

Begründung:

Mit dem Vorentwurf werden im Mittelstreifen sowie im westlichen Abschnitt zusätzlich Baumstandorte zu den vorhandenen Grünstrukturen geschaffen. Im östlichen Abschnitt ab Bereich Agnesistraße werden Grünstreifen als Straßenbegleitgrün vorgesehen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation

Eppelheimer Straße: Straßenquerschnitt Prüfauftrag aus GR-Sitzung

Amt für Verkehrsmanagement
Heidelberg, 19.01.2022

www.heidelberg.de

Bahnstadt – Beschlussvariante Radfahrstreifen

Umgang mit Antrag B90/Grünen

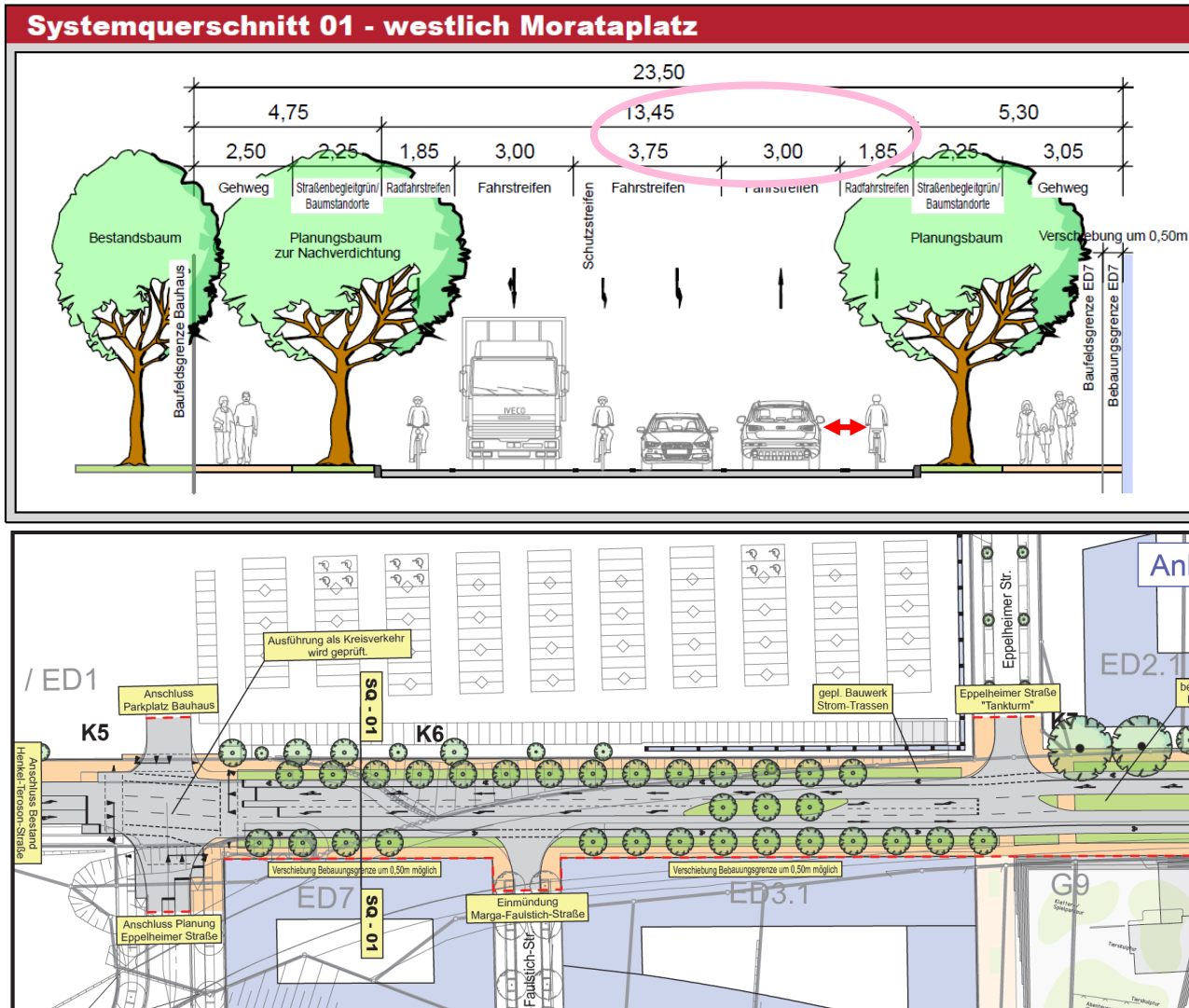
„Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegeführung auf möglichst 2,30 m,

- insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite
- aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete
- und – wo möglich – die bauliche Abtrennung vom MIV.“

Bahnstadt – Beschlussvariante Radfahrstreifen

Handlungsbedarf Sicherheitsaudit

Handlungsbedarf:
Sicherheitsabstand
Kfz/Rad erweitern
für Überholung mit
Abstand 1,50m ↔



Westlicher Abschnitt

Angestrebte Lösung:

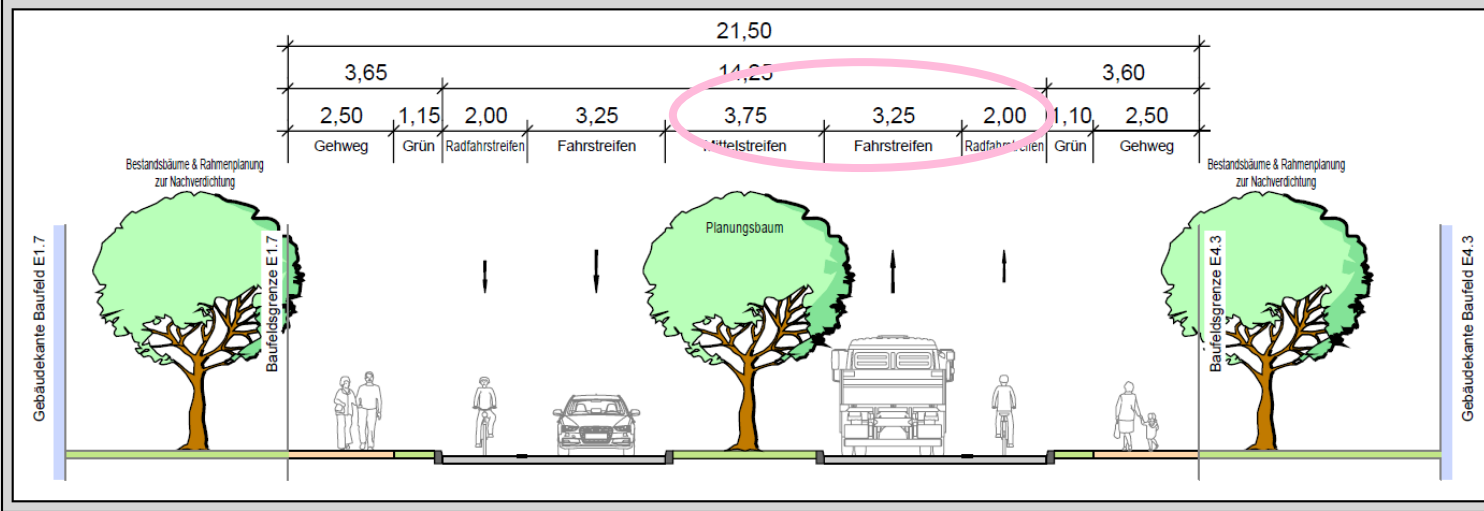
- Geplante Bordlage bleibt erhalten, um Baumpflanzungen zu ermöglichen.
- Flächen dazwischen werden neu aufgeteilt
- Weniger Entsiegelung
- direktes Linksabbiegen Rad im Mischverkehr ohne separates Flächenangebot
- Kompensation durch Angebot indirektes Linksabbiegen für Rad

Mittelstreifen: 3,05m
Fahrbahn 3,25m
Radfahrstreifen 1,95m

Bahnstadt – Beschlussvariante Radfahrstreifen Umgang mit Antrag B90/Grünen

Östlicher Abschnitt

Systemquerschnitt 02 - östlich Morataplatz



Angestrebte Lösung:

- Fortsetzen des schmaleren Mittelstreifen für breiteres Radangebot im Seitenbereich
- Weniger Entsiegelung
- Verzicht auf separates Flächenangebot Rad für direktes Linksabbiegen
- Kompensation durch Angebot indirektes Linksabbiegen für Rad



Mittelstreifen: 3,25m
Fahrbahn 3,25m
Radfahrstreifen 2,25m

Bahnstadt – Beschlussvariante Radfahrstreifen

Umgang mit Antrag B90/Grünen

„Die Grünen-Fraktion beantragt die Verbreiterung der Radwegeführung auf möglichst 2,30 m,

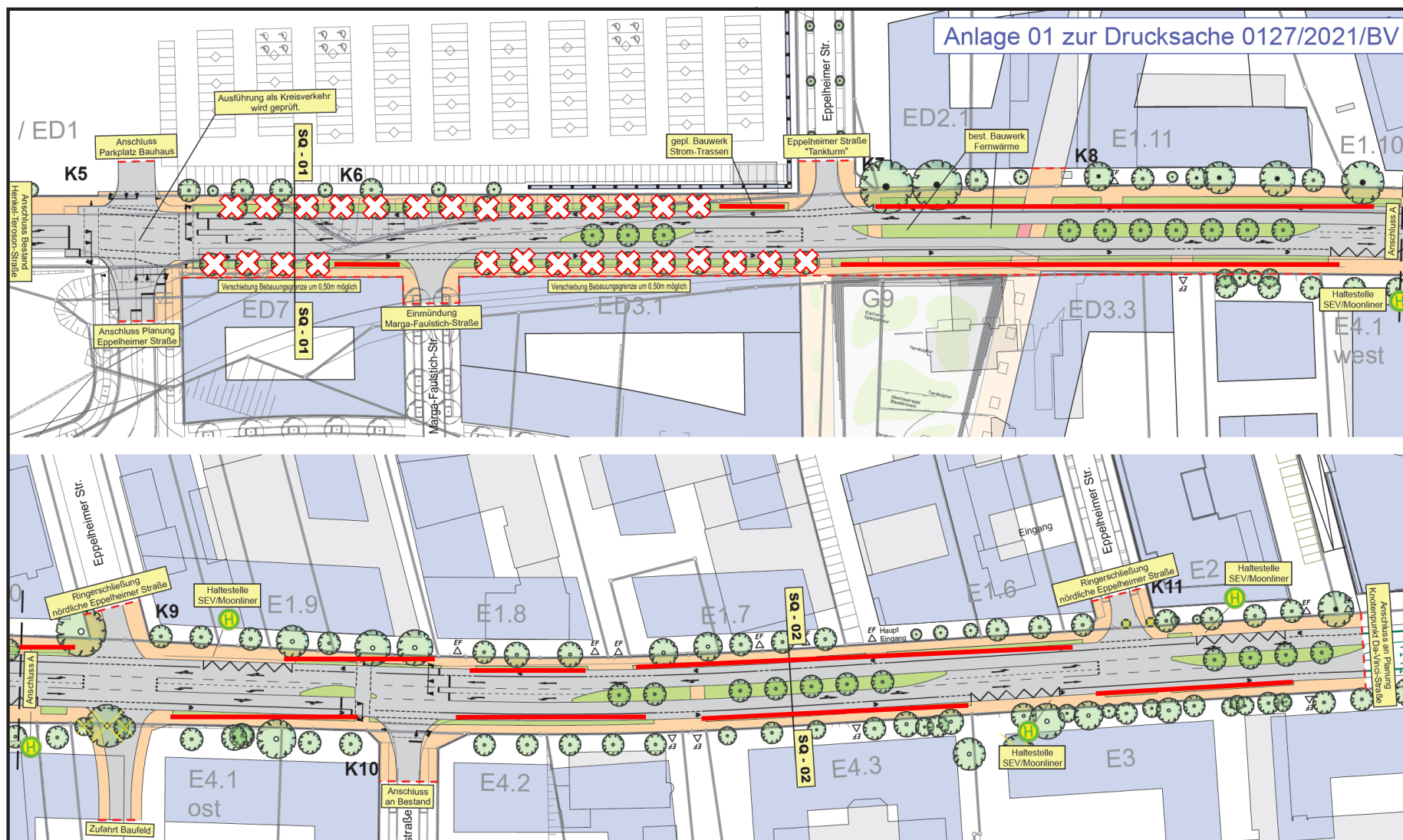
- insbesondere zu Ungunsten der Fahrbahnbreite ✓
- aber nicht zulasten der Bäume und Pflanzbeete ✓
- und – wo möglich – die bauliche Abtrennung vom MIV.“

Antwort:

- Baulicher Radweg verhindert Baumstandorte im westlichen Abschnitt und alle seitlichen Pflanzflächen im östlichen Abschnitt.
- Übertragbarkeit auf den derzeitigen Querschnitt nicht möglich wegen Leitungssituation.
- Umwandlung von 2,30m breiten Radfahrstreifen in Radweg reduziert seine nutzbare Breite auf 1,55m, da 75cm Sicherheitsabstand zur Fahrbahn eingehalten werden muss. Entspricht damit nicht mehr dem Regelwerk.

Antrag Bündnis 90 / Die Grünen: ... und – wo möglich – die bauliche Abtrennung vom MIV

Keine Lösung:
Die bauliche Trennung führt zu der Radwegvariante, die im AKUM 30.06.21 abschließend dargestellt und nachteilig bewertet wurde.



Bahnstadt – Beschlussvariante Radfahrstreifen

Ergebnisse

- Im **westlichen Abschnitt** müssen die Maße zwischen den geplanten Borden so neu aufgeteilt, dass ein sicheres Vorbeifahren des MIV am Radfahrer gewährleistet ist. (Abstand 1,50m)
- Im **östlichen Abschnitt** wird der Mittelstreifen von 3,75m auf 3,25m reduziert werden, um in den Seitenbereichen ein breiteres Radangebot von 2,25m zu bekommen. Durch ein seitliches Angebot für linksabbiegende Radfahrer kann die Wegnahme des Flächenangebotes in der Mitte kompensiert werden. Entsiegelbare Flächen werden etwas geringer.
- **Eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite kann** aufgrund der Bedeutung der Straße im Netz / LKW-Anteil **nicht weiter empfohlen werden.**
- Eine bauliche Abtrennung des Radangebotes in Form eines Radweges ist nicht in den Querschnitt integrierbar. Über andere Formen der Abtrennung wird bei Bedarf optional im Rahmen der verkehrsrechtlichen Hoheit entschieden.

Vielen Dank

Petra Keuchel

Amt für Verkehrsmanagement

Stadt Heidelberg

Rathaus, Marktplatz 10

69117 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500

verkehrsmanagement@heidelberg.de

www.heidelberg.de