

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 5 6 / 2 0 2 2 / I V

Datum:
14.03.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen
Ziegelhausen und Neuenheim**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungster- | Behandlung: | Kenntnis genommen: | Handzeichen: |
|--|--------------|-------------|--------------------------|--------------|
| Bezirksbeirat Ziegelhausen | 24.03.2022 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität | 30.03.2022 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Gemeinderat | 05.05.2022 | Ö | () ja () nein () ohne | |

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Ziegelhausen, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

| Bezeichnung: | Betrag in Euro: |
|--|-----------------|
| Ausgaben / Gesamtkosten: | |
| • Nicht konkret bezifferbar | |
| | |
| Einnahmen: | |
| • Keine | |
| | |
| Finanzierung: | |
| • Die Piktogramme und ggf. notwendige Beschilderung können aus dem Budget des Amtes 81 (Amt für Verkehrsmanagement) finanziert werden. | |
| | |
| Folgekosten: | |
| • Keine | |
| | |

Zusammenfassung der Begründung:

Die Verwaltung informiert über die Ergebnisse der Prüfungsaufträge.

Begründung:

Mit Antrag 0073/2020/AN „Lückenschluss im Rad- und Fußverkehr zwischen Ziegelhausen und Neuenheim“ wird die Stadtverwaltung aufgefordert, Möglichkeiten der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Straße In der Neckarhelle L 534 im Abschnitt Haarlass bis Recyclinghof/Stiftsmühle zu schaffen.

1. Abschnitt Haarlass

Von dem Zweirichtungsradweg kommend, fahren Radfahrende am Knoten In der Neckarhelle / Stiftsweg entweder auf der Fahrbahn weiter oder queren diesen signalgesichert, um den für Radfahrende freigegebenen Gehweg zu nutzen. Im weiteren Verlauf ist auf der Neckarseite ein zusätzliches Angebot für Radfahrende in beide Richtungen vorhanden.

Die vorhandenen Flächen setzen sich aus einem rund 2,0m breiten Gehweg (Neckarseite) und einer 6,50m breiten Fahrbahn zusammen. Neben dem Gehweg befindet sich der zwischen 4m und 6,5m breit variierende Uferbereich, wo auch der historische Treidelpfad verläuft, welcher jedoch nur in wenigen Teilen als Weg wahrnehmbar ist. Der Uferbereich befindet sich im Landschaftsschutzgebiet Bergstraße-Mitte. Im Uferbereich befinden sich insgesamt 34 nach § 30 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz / BNatSchG) geschützte Teilbiotope sowie 31 Baumstandorte.

Bauliche Erweiterung von Verkehrsflächen

Um eine regelkonforme Breite für Radfahrende und zu Fuß Gehende herstellen zu können, wäre eine Erweiterung um mindestens 2,0m erforderlich. Würden bauliche Maßnahmen im Uferbereich vorgenommen werden, würden diese in die Schutzgüter Arten- und Biotopschutz eingreifen. Die betroffenen Biotope müssten im räumlichen Zusammenhang ausgeglichen werden. Eine Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatSchG könnte nur bei vollständigem Ausgleich in Aussicht gestellt werden (siehe Anlage Stellungnahme Umweltamt). Für den Ausbau wäre zudem ein Eingriff in den Gewässerrandstreifen nach § 38 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und § 29 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG) erforderlich. Zudem sind die Belange des Hochwasserschutzes nach §§ 76, 78 WHG und § 65 WG betroffen. In Überschwemmungsgebieten ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen untersagt. Im Einzelfall können Ausnahmen erteilt werden, wenn die Tatbestände nach § 78 Absatz 5 WHG erfüllt werden. Dies ist zum Beispiel bei einem Ausgleich von verlorengegangenem Rückhalteraum und keiner nachteiligen Veränderung des Wasserstands und des Abflusses der Fall.

Zusammengefasst wäre ein baulicher Eingriff mit sehr hohen Hürden und dem Verlust von Bestandsbäumen sowie schützenswerten Flächen verbunden, welche voraussichtlich mit hohem Aufwand ausgeglichen werden könnten. Eine Bewertung bezüglich der Umsetzbarkeit Seitens Hochwasserschutz ist zum Zeitpunkt der Vorbetrachtung nicht abschließend möglich. Ein baulicher Eingriff ist angesichts der Beeinträchtigungen kritisch zu sehen und wird von der Verwaltung nicht empfohlen.

Maßnahmen im Bestand

Bei der weiteren Betrachtung liegt der Fokus auf zur Verfügung stehenden Bestandsflächen. Auf dieser Basis wurde geprüft, wie das Angebot für Radfahrende verbessert werden kann, um Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu reduzieren.

Schutzstreifen

Der Einsatz von Schutzstreifen erfordert eine Mindestbreite von 7,0m, da die Kernfahrbahn eine minimale Breite von 4,50m aufweisen muss, um den Begegnungsfall Pkw -Pkw ohne Mitnutzung des Schutzstreifens zu gewährleisten. Aufgrund fehlender Fläche ist der Einsatz von Schutzstreifen nicht möglich. Ein einseitiger Einsatz eines Schutzstreifens wird nach aktuellem Regelwerk und Forschungsstand nicht empfohlen.

Reduzierung Geschwindigkeit und Piktogrammketten

Im Bereich Haarlass gilt aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Zum aktuellen Zeitpunkt erfolgt die rechtliche Beurteilung einer möglichen Geschwindigkeitssenkung anhand der Gefahrenlage und damit verbundenen Unfallhäufungen. Weitere Gründe sind Lärmschutz oder im Randbereich befindliche soziale Einrichtungen. Da im betroffenen Abschnitt in den vergangenen drei Jahren keine Unfälle in Verbindung mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden erfolgten und sich dort auch keine Einrichtungen wie Kindergärten, Pflegeheime et cetera befinden, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach rechtlich nicht umsetzbar. Wir werden hierzu jedoch das Gespräch mit der oberen Straßenverkehrsbehörde suchen.

In Abschnitten, wo keine explizite Radinfrastruktur hergestellt werden kann, kommen vermehrt sogenannte Piktogrammketten zum Einsatz. Durch die Piktogrammketten wird die Akzeptanz im Mischverkehr erhöht und die subjektive Sicherheit verbessert. Eine kürzlich veröffentlichte Untersuchung zum Thema Piktogrammketten konnte positive Ergebnisse bescheinigen. Daher soll im Bereich Haarlass, wo keine separate Radinfrastruktur angeboten werden kann, eine Piktogrammkette in beiden Fahrtrichtungen markiert werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wurden bereits auf der Südseite bis zum Stiftweg Radpiktogramme aufgetragen. Auf der Nordseite werden dies zeitnah ebenfalls markiert.

2. Abschnitt Stiftsmühle

Im Abschnitt zwischen Haltestelle Stift Neuburg und Recyclinghof wird Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf der nördlichen Seite eine 4,50m breite Fläche zu Verfügung gestellt, die sich wie folgt aufteilt: 0,5m Sicherheitsstreifen, 2,5m Zweirichtungsradweg, 1,5m Gehweg. Eine regelkonforme Breite würde einen Sicherheitsstreifen von 0,75m sowie einen Gehweg von 2,50m erfordern.

Auf der Südseite befindet sich ein für Radfahrende freigegebener 1,4m breite Gehweg und ein Trennstreifen zur Fahrbahn von 1,2m. Ab Höhe Recyclinghof verbreitert sich der gemeinsame Geh- und Radweg auf 2,3m. Auch hier werden die Regelbreiten unterschritten. Wie im Abschnitt Haarlass sind aufgrund der aufgeführten Schutzflächen Ausbaumaßnahmen Richtung Neckarufer nicht möglich.

Langfristig wäre eine Versetzung des Bordes eine Option, um die Gehwegfläche zu verbreitern und damit Radfahrende und zu Fuß Gehende auf einer gemeinsamen Fläche geschützt zu führen. Eine entsprechende Maßnahme könnte im Rahmen einer Sanierung der Straße geprüft werden.

Auf der Nordseite wäre eine Verbreiterung der Fläche zugunsten eines breiteren Gehwegs grundsätzlich möglich. Dies würde einen Ankauf der Flächen Seitens Stadt erfordern. Ebenfalls wäre eine Umwidmung der Fläche zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 4,50m denkbar. Auch wenn die Flächenaufteilung aktuell nicht regelkonform ist, funktioniert der Bereich aufgrund tendenziell geringeren Verkehrsaufkommens akzeptabel und unfallfrei. Daher werden seitens der Stadt zum aktuellen Zeitpunkt keine Maßnahmen in dem Bereich vorgesehen, auch um eine Versiegelung von 350qm Grünfläche zu vermeiden.

Eine mögliche Geschwindigkeitsreduktion auf 50km/h ist auch an dieser Stelle aus oben genannten Gründen rechtlich nicht zulässig. Eine Stellungnahme liegt seitens der Polizei vor.

3. Zusammenfassung

Im Abschnitt Haarlass wird eine bauliche Erweiterung der Flächen aufgrund des Konflikts mit den Schutzgütern und Bestandsbäume im Uferbereich nicht weiterverfolgt. Aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit können keine separaten Anlagen für Radfahrende geschaffen werden. Zur Verdeutlichung der Mitnutzung werden auf beiden Seiten Radpiktogrammketten markiert und damit die Situation für Radfahrende verbessert. Gespräche über Geschwindigkeitsreduzierungen werden mit dem Regierungspräsidium gesucht. Im Bereich Stiftsmühle ist langfristig eine Versetzung des Bordes als Option denkbar, wodurch die Situation für Radfahrende verbessert werden könnte. Im Bestand funktioniert der Abschnitt akzeptabel, weshalb auch hier keine Maßnahmen ergriffen werden, welche mit einer hohen Versiegelung von Flächen verbunden wären.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Einbindung des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht notwendig.

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: |
|--------------------------|------------------|---|
| M01 | + | Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. Ziel/e: |
| M04 | + | Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zur Reduktion von Treibhausgasen bei. Ziel/e: |
| UM6 | - | Biotop- und Artenschutz unterstützen, Vielfalt der Landschaft erhalten und fördern Begründung: Um ein Angebot für Radfahrer zu schaffen muss in das Landschaftsschutzgebiet eingegriffen werden. |

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Förderung des Radverkehrs steht in diesem Bereich konträr zu den geschützten Ufer- und Landschaftsschutzbereichen.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

| Nummer: | Bezeichnung |
|---------|---|
| 01 | Stellungnahme Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie |
| 02 | Beispiel Querschnitt Haarlass |