

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0119/2022/IV**

Datum:

21.12.2022

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Bevorrechtigung Radfahrende  
Eisengreinweg/Gaisbergstraße - Prüfung  
Verkehrsversuch**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

<b>Gremium:</b>	<b>Sitzungstermin:</b>	<b>Behandlung:</b>	<b>Kenntnis genommen:</b>	<b>Handzeichen:</b>
Bezirksbeirat Weststadt	07.02.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	01.03.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	23.03.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

---

Drucksache:

**0119/2022/IV**

00343799.doc

...

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Weststadt, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Information zum Ergebnis der Prüfung Verkehrsversuch Bevorrechtigung Radfahrende Eisengreinweg/Gaisbergstraße zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die Einrichtung eines Verkehrsversuchs wird abgelehnt, weshalb keine finanziellen Aufwendungen entstehen.

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Einrichtung einer Bevorrechtigung der Radachse Gaisbergstraße – Eisengreinweg wurde ausgiebig geprüft und wird abgelehnt. Eine Änderung der Vorfahrtregelung an der Stelle widerspricht den Grundsätzen einer Knotenpunktplanung und würde zu gravierenden Sicherheitsmängeln mit hohem Konflikt- und Unfallpotential führen.

## **Begründung:**

Die Verkehrssituation bei der Querung über den Steigerweg aus dem Eisengreinweg kommend ist im Bestand eindeutig durch VZ 205 (Vorfahrt achten) sowie der eindeutigen baulichen Gestaltung geregelt. Der Eisengreinweg führt mit einer Fahrbahnbreite von etwa 3,25 Metern in rechtem Winkel auf die etwa 6,00 Meter breite Fahrbahn des Steigerwegs. In Gegenrichtung, aus der Gaisbergstraße kommend, wird die Querung des Steigerwegs durch eine separate Aufstellfläche, das VZ 206 (STOP) und der baulichen Gestaltung neben einer Grüninsel ebenfalls eindeutig geregelt. Radfahrende biegen von dort in den Steigerweg ein, ehe sie nach rechts in den Eisengreinweg oder weiter im Steigerweg bergauf gelangen.

Die aktuelle Querungssituation im Bereich Eisengreinweg/Steigerweg ist im Hinblick auf das Unfallgeschehen unauffällig. In den letzten drei Jahren wurde kein einziger Unfall polizeilich erfasst. Um die Sichtbarkeit der querenden und wartenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu verbessern, wurde bereits eine ergänzende Beleuchtung eingerichtet. Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich in der Bestandssituation entsprechend der örtlichen Gegebenheiten: Radfahrende sind sich der Vorrangregelung bewusst, fahren langsam an die Querungsstelle heran und überqueren den Steigerweg in den vorhandenen Zeitlücken.

### **1. Prüfung und Bewertung des beantragten Verkehrsversuchs**

Der Verkehrsversuch sieht die Umkehr der bestehenden Vorrangregelung im Bereich Eisengreinweg, Steigerweg und Gaisbergstraße vor. Damit würde Radfahrenden in Verbindung vom Eisengreinweg zur Gaisbergstraße Vorrang eingeräumt werden. Die Maßnahme soll in Bezug auf Wartezeit, Sicherheit und Komfort die Situation für Radfahrende verbessern.

### **2. Anforderungen an Knotenpunkte**

Die Vorrangregelung an einem Knotenpunkt muss von allen Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar und begreifbar sein, um eine sichere Nutzung der Verkehrsanlage zu gewährleisten. Am Knotenpunkt muss für die untergeordnete Fahrtrichtung eine sichtbare Unterbrechung im Verlauf der Straße vorliegen, die übergeordnete Richtung einen durchgehenden und übergeordneten Charakter aufweisen. Diese Proportionen sind im Bestand vorhanden, wodurch Verkehrsteilnehmende intuitiv die Vorrangregelung anwenden können. Eine Umkehr der Vorrangregelung widerspricht den beschriebenen Prinzipien einer Knotenpunktgestaltung in Gänze und würde dadurch eine konfliktbehaftete Situation schaffen.

### **3. Sichtverhältnisse**

Bei einer Umkehr der Vorrangregelung muss für die nun wartepflichtigen Fahrzeuge auf dem Steigerweg eine ausreichende Anfahrtsicht an der Einmündung Eisengreinweg nachgewiesen werden, die bei 30 km/h mindestens 30 Meter, gemessen in 3,00 Meter Abstand vom Fahrbahnrand, beträgt. Aufgrund der bestehenden Einfriedungen und Mauern kann eine entsprechende Anfahrtsicht nicht erreicht werden.

Damit besteht die Gefahr, dass wartepflichtige Verkehrsteilnehmende nicht einschätzen können, ob sie anhalten müssen bzw. wann sie wieder anfahren können. Herannahende, dann bevorrechtigte, Radfahrende aus dem Eisengreinweg werden nicht rechtzeitig erkannt.

Auch mit dem Verkehrszeichen VZ 206 (STOP) können die nachzuweisenden Sichtverhältnisse nicht eingehalten werden.

#### **4. Regelung mit Lichtsignalanlage**

Um die beschriebenen Schwierigkeiten der eindeutigen Begreifbarkeit, den Sichtverhältnissen und der Gestaltung der Verkehrsführung zu lösen, wurde auch eine signaltechnische Regelung geprüft. Die Situation vor Ort lässt eine solche Regelung jedoch aufgrund verschiedener Einschränkungen und Konflikte nicht zu. Mit 3,25 Meter Fahrbahnbreite (Eisengreinweg) ist es nicht möglich, dass neben einem bei Rot wartenden Fahrzeug ein entgegenkommendes Fahrzeug in den Eisengreinweg einfährt. Auch ist nicht ausreichend Fläche verfügbar, um eine sichere Führung von Radverkehr und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) nebeneinander zu gewährleisten. Für Radfahrende aus der Gaisbergstraße müssten zwei separate Signale und Haltepunkte eingerichtet werden – eines für die Einfahrt in den Eisengreinweg sowie ein weiteres für Radfahrende, welche den Steigerweg weiter bergauf fahren. Für die erforderlichen Einrichtungen einer barrierefreien Verkehrsanlage sind nicht ausreichend Flächen verfügbar. Neben diesen technischen und baulichen Hindernissen spricht auch die Erwartung von häufigen Rotlichtverstößen durch Radfahrende aufgrund geringer Akzeptanz der Wartezeiten gegen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage. Fällt die Lichtsignalanlage aus, ist keine sichere Verkehrsführung anhand analoger Verkehrszeichen und Markierungen möglich.

#### **5. ÖPNV-Auswirkung**

Der Busverkehr wird durch eine Wartepflicht behindert. Auch hier fehlt eine ausreichende Sicht auf bevorrechtigte Radfahrende. Dadurch kann es zu plötzlichen und starken Bremsmanövern kommen, wobei Fahrgäste im Bus gefährdet werden. Um dies zu verhindern, wäre ein Zwangshalt für Busse erforderlich. Ein Bus kann aufgrund der Sichtverhältnisse auch dann bei Annäherung eines Rades den Konfliktbereich nicht zuverlässig einsehen und räumen. Für Anwohnende entsteht eine Lärmmehrbelastung durch anfahrende Busse. Eine signaltechnische Unterbindung des Radvorrangs bei Busannäherung erfordert eine aufwändige Signalanlage.

#### **6. Zusammenfassung**

Die ausführliche Prüfung der Möglichkeiten eine Vorrangänderung, um eine Bevorrechtigung der Achse Gaisbergstraße-Eisengreinweg zu erzielen, hat die damit verbundenen Mängel aufgezeigt, welche die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gravierend beeinträchtigen würden. Bei einer vorfahrtgeregelten Lösung kann weder eine ausreichende Sicht auf die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmenden sichergestellt noch die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Situation der untergeordneten Verkehrsteilnehmenden garantiert werden. Auch eine Signalisierung des Knotenpunktes kann einen geregelten Ablauf nicht sicherstellen.

Zudem wird die Akzeptanz der Wartezeiten kritisch gesehen. Aus diesen Gründen wird die Einrichtung eines Verkehrsversuchs abgelehnt.

Die Radachse, auf der sich der hier behandelte Abschnitt befindet, hat einen hohen Stellenwert im Radwegenetz der Stadt Heidelberg. Im Rahmen des Radstrategie-Konzeptes wird daher diese Stelle prioritär behandelt, um einen weiter gefassten Lösungsansatz zu erarbeiten.

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

Eine Beteiligung ist nicht erforderlich.

### **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

#### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n:</b>	+ / -	
<b>(Codierung)</b>	<b>berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
		<b>Begründung:</b>
		Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden Maßnahmen ergriffen, wenn diese keine sicherheitskritischen Situationen für Radfahrende und beteiligte Verkehrsteilnehmende erzeugen.

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

Keine.

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain