

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 4 1 5 / 2 0 2 2 / B V

Datum:
09.12.2022

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat I, Rechtsamt
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Dezernat III, Amt für Mobilität

Betreff:

Beschränkung der Widmung der Straße "Langer Anger" im Bereich zwischen Da-Vinci-Straße und Galileistraße hier: Würdigung der eingegangenen Widersprüche gegen die Allgemeinverfügung zur Widmungsbeschränkung sowie Entscheidung über die baldmöglichste Umsetzung des Beschlusses

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. Dezember 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Gemeinderat	15.12.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Gemeinderat beschließt nach Würdigung der gegen die im Stadtblatt vom 19.10.2022 öffentlich bekanntgemachte Widmungsbeschränkung eingegangenen Widersprüche (Anlage 01 und Anlage 02) deren Zurückweisung.

Die Verwaltung wird beauftragt, den durch die Vorlage Drucksache 0302/2022/BV getroffenen Beschluss baldmöglichst umzusetzen.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Beschluss vom 23.07.2020 stimmte der Gemeinderat der Einleitung des Verfahrens zum Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs in der Straße "Langer Anger" zwischen der Da-Vinci-Straße und der Galileistraße zu. Gegen die Veröffentlichung der Widmungsbeschränkung im Stadtblatt am 19.10.2022 wurden zwei Widersprüche erhoben. Die Widersprüche sind unbegründet und werden zurückgewiesen.

Sitzung des Gemeinderates vom 15.12.2022

Ergebnis: beschlossen

Nein 6 Enthaltung 3

Begründung:

Mit Beschluss vom 23.07.2020 stimmte der Gemeinderat der Einleitung des Verfahrens zur nachträglichen Beschränkung der Widmung zum Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs in der Straße "Langer Anger" im Stadtteil Bahnstadt zwischen der Da-Vinci-Straße und der Galileistraße zu (siehe Drucksache (DS) 0194/2020/BV). Dieser Beschluss wurde am 19.08.2020 im Heidelberger Stadtblatt mit dem Hinweis, dass Einwendungen erhoben werden können, öffentlich bekanntgemacht. Daraufhin sind zwei Einwendungen eingegangen. Die Einwendungen wurden dem Gemeinderat am 13.10.2022 zur Kenntnis und Würdigung vorgelegt und die Weiterführung des Verfahrens zur Beschränkung der Widmung durch diesen beschlossen (DS 0302/2022/BV). Die Allgemeinverfügung zur Widmungsbeschränkung des Teilstücks des Langen Angers zwischen der Da-Vinci-Straße und der Galileistraße wurde daraufhin am 19.10.2022 im Heidelberger Stadtblatt mit Rechtsbehelfsbelehrung veröffentlicht. Hiergegen wurden 2 Widersprüche eingelegt.

1. Widerspruch vom 01.11.2022 (Anlage 01), eingegangen am 03.11.2022

Der Widerspruchsführer führt im Wesentlichen folgende Begründungen für seinen Widerspruch an:

- 1.1 Die Widmungsbeschränkung widerspreche dem Ziel und Zweck der Gesetzesänderung in § 7 Absatz 1 Satz 2 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg.
- 1.2 Die Fortschreibung des Rahmenplans Bahnstadt legitimiere die Widmungsbeschränkung nicht.
- 1.3 Der Bezirksbeirat Bahnstadt sei nicht ausreichend beteiligt worden.
- 1.4 Es lägen keine überwiegenden Interessen des Gemeinwohls beziehungsweise die durch den Gesetzestext geforderten „überwiegenden Gründe“ vor.
- 1.5 Die Ausübung des Ermessens bei der Entscheidung der Verwaltung beinhalte unrichtige Tatsachen und sei deshalb fehlerhaft.

Zu 1.1: Ziel der Gesetzesänderung

Mit Wirkung zum 01.01.2021 hat der Gesetzgeber § 7 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg (StrG) geändert und die Teileinziehung einer Straße nun ausdrücklich geregelt. Nach der neuen Regelung in § 7 Absatz 1 Satz 2 des StrG kann die Teileinziehung einer Straße angeordnet werden, wenn **überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit** für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke vorliegen.

Die nachträgliche Widmungsbeschränkung im Wege der Teileinziehung war bisher schon möglich, nur war der Begriff der Teileinziehung in § 7 StrG nicht ausdrücklich enthalten. Vergleichbar zu den Regelungen in den Straßengesetzen der anderen Bundesländer wurde daher aus Klarstellungsgründen in § 7 Absatz 1 Satz 2 die Teileinziehung neben der (Voll)-Einziehung ausdrücklich normiert. Entgegen der Argumentation des Widerspruchsführers (Anlage 01, Seite 1) entspricht die vorliegende Teileinziehungsverfügung auch dem Telos (Zweck) des Gesetzes. Mit der Aufnahme einer Regelung zur Teileinziehung wird klargestellt, dass im Wege einer nachträglichen Widmungsbeschränkung öffentliche Flächen für umweltfreundliche Verkehrsarten umgestaltet werden können (Landtags-Drucksache 16/8961, S. 2). So kann eine straßenrechtliche Teileinziehung nicht nur dann erfolgen, wenn der Platz nicht für alle Verkehrsarten ausreichend ist. Sie kann vielmehr auch demnach erfolgen, um bestimmte, bisher durch die Widmung uneingeschränkt zugelassene Verkehrsarten auf Dauer auszuschließen, um damit eine Umverteilung des Öffentlichen Raums für umweltfreundliche Mobilitätsformen wie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen (Landtags-Drucksache 16/8961, S. 26). Dies schließt jedoch andere Beweggründe zu einer nachträglichen Widmungsbeschränkung, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen, nicht aus.

Durch die Beschränkung der Widmung im Langen Anger zwischen Da-Vinci-Straße und Galileistraße und dem damit verbundenen Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs wird insbesondere Raum für den Fußverkehr auf dem daraus entstehenden einheitlichen Platz aus Gadamerplatz und Pfaffengrunder Terrasse geschaffen. Die Frei- und Spielflächen auf dem Gadamerplatz und der Pfaffengrunder Terrasse sind dadurch deutlich sicherer und intensiver nutzbar, das soziale Miteinander wird dadurch unterstützt, die Aufenthaltsqualität erhöht, wodurch überwiegende Gründe für das Allgemeinwohl vorliegen. Die weitere Abwägung wird bei Punkt 1.4 näher dargestellt.

Die Teileinziehung entspricht damit dem Ziel und Zweck des § 7 Absatz 1 Satz 2 StrG.

Zu 1.2.: Fortschreibung des Rahmenplans Bahnstadt

Der Widerspruchsführer bemängelt, dass sich die Fortschreibung der Rahmenplanung lediglich auf die Feststellung der Sperrung beschränkt, ohne dass dies in Bezug auf das Gesamtkonzept gesetzt wird.

Dem ist nicht so. Die städtebauliche Rahmenplanung zur Bahnstadt beinhaltet schon immer eine gute Vernetzung und Anbindung des neuen Stadtteils an die benachbarten Stadtteile West- und Südstadt, Wieblingen und Bergheim. Hierbei besitzen die Fuß- und Radwegebeziehungen und die damit notwendigen Brücken eine große Bedeutung. Nach der Fertigstellung der Fuß- und Radwegebrücke über die Speyerer Straße konnte eine zunehmende Inanspruchnahme des Radweges auf der Promenade festgestellt werden. Neben der bestehenden Ost-West-Achse wird mit der planfestgestellten Fuß- und Radwegebrücke zur Gneisenaustraße demnächst eine wichtige Nord-Süd-Achse in Bau gehen. Mit der beabsichtigten Fortführung dieser Achse über den Neckar bis ins Neuenheimer Feld war es notwendig, mit der Rahmenplanung auf die Situation zu reagieren.

Dass städtebauliche Konzepte auf gesellschaftliche Veränderungen, auch im Mobilitätsverhalten, reagieren müssen und fortgeschrieben werden, ist nicht ungewöhnlich, sondern liegt in der Natur der Sache.

Daneben führt der Widerspruchsführer an, auch nach dem neuen Konzept sei nicht geplant, eine einheitliche Platzfläche herzustellen, sondern die Straße solle für andere Nutzungsarten (auch für den motorisierten Verkehr der Feuerwehr und Rettungsdienste) beibehalten werden. Hierauf wird unter Punkt 1.4 im Zusammenhang mit ebenfalls angeführten Sicherheitsaspekten eingegangen.

Zu 1.3.: Verfahrensfehler durch nicht ausreichende Beteiligung des Bezirksbeirats Bahnstadt

Gemäß § 65 Absatz 2 Gemeindeordnung in Verbindung mit § 1 Absatz 2 der Geschäftsordnung für Bezirksbeiräte der Stadt Heidelberg ist der Bezirksbeirat zu wichtigen Angelegenheiten, die den Gemeindebezirk betreffen, zu **hören**. Der Bezirksbeirat Bahnstadt wurde zunächst in seiner Sitzung am 25.06.2020 mit Vorlage DS 0194/2020/BV zur geplanten Widmungsbeschränkung gehört. Im Verlauf der Sitzung wurde hierbei der Antrag **an den Gemeinderat** gestellt, die Verwaltung mit einer unverzüglichen Erstellung eines Gesamtkonzeptes zu beauftragen, das der Zielsetzung eines verkehrssamen Stadtteils mit hoher Aufenthaltsqualität folgt. Dabei solle das Konzept insbesondere die Verkehrssicherheit von Kindern um die Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen herum sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Bereich Gadamerplatz/Pfaffengrunder Terrasse sowie sichere Sichtbeziehungen zur Querung vor allem entlang den Straßen Langer Anger, Da-Vinci-Straße und Galileistraße beinhalten. In der Zwischenzeit sollten wirkungsvolle Provisorien zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden (wie zum Beispiel aktuell am Gadamerplatz). Die Folgegremien hielten jedoch an der ursprünglichen Beschlussempfehlung fest. Dennoch wurde durch die Verwaltung im Rahmen der Überarbeitung der Rahmenplanung Bahnstadt eben diesen Forderungen Rechnung getragen. So bewirkt die Widmungsbeschränkung des Teilstücks des Langen Anger eben die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um die Bildungsangebote im Gebäude B³. Dem Wunsch des Bezirksbeirats nach provisorischen Maßnahmen wurde weiterhin Rechnung getragen, in dem der Lange Anger in diesem Abschnitt als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und entsprechend beschildert wurde. Die Verkehrszeichen wurden dabei auf der Fahrbahn als Rohrahmen (abgesichert durch eine Sperrfläche) aufgestellt. Die Hauptquerung zwischen den beiden Plätzen wurde durch mehrere sogenannte Berliner Kissen gesichert. Den Anregungen des Bezirksbeirats wurde insofern weitestgehend Rechnung getragen. Bereits während der Sitzung des Bezirksbeirats Bahnstadt am 25.06.2020 wurde durch die Verwaltung darauf hingewiesen, dass zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes zunächst die bauliche Fertigstellung der Bahnstadt abzuwarten sei. Um ein Verkehrskonzept sowie ein Beschilderungskonzept erstellen zu können, müsse der gesamte fertiggestellte Bereich der Bahnstadt zusammenhängend betrachtet werden. Daneben seien zur Erstellung des gewünschten Konzeptes entsprechende Mittel im Haushalt zu hinterlegen.

Zusätzlich erfolgte eine Anhörung des Bezirksbeirats in seiner Sitzung am 19.05.2022 im Rahmen der Behandlung der Beschlussvorlage „Bahnstadt – Fortschreibung Rahmenplan 2022“ (DS 0142/2022/BV). Gemäß Anlage 02, Seite 23, unter Punkt 2.5 wird explizit die Verschmelzung der beiden Plätze „Pfaffengrunder Terrasse“ und „Gadamerplatz“ sowie die Bedeutung als Zentrum des öffentlichen Lebens in der Bahnstadt zusammen mit dem Nahversorgungszentrum Westarkaden erläutert. Es wird darauf verwiesen, dass „die Straßenverkehrsfläche des „Langen Anger“ zwischen Pfaffengrunder Terrasse und Gadamerplatz im Rahmen der Rahmenplanfortschreibung den öffentlich nutzbaren Platzflächen zugeordnet wird. Dadurch ist eine Nutzung der Gesamtfläche ohne trennende Verkehrsfläche für die Allgemeinheit möglich.“ Anträge beziehungsweise Arbeitsaufträge wurden zu diesem Thema in der Sitzung nicht gestellt, der Vorlage wurde mit 7 Ja -Stimmen und 1 Nein -Stimme zugestimmt.

Der Bezirksbeirat Bahnstadt wurde daher bei allen wichtigen Entscheidungen gehört und durch Zustimmung zur Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnstadt 2022 folgt die Umsetzung auch dem Stimmungsbild des Bezirksbeirats.

Mit der Vorlage DS 0302/2022/BV (Beschränkung der Widmung der Straße „Langer Anger“ im Bereich zwischen Da-Vinci-Straße und Galileistraße -hier: Entscheidung unter Würdigung der eingegangenen Einwendungen) wurde lediglich ein bereits getroffener Beschluss bestätigt und verwaltungsinternes Handeln abgesichert.

Zu 1.4.: Überwiegende Gründe des Allgemeinwohls

Im Rahmen der für Teileinziehungen notwendigen Ermessensausübung wird die Teileinziehung weiterhin für geboten gehalten, da nach Abwägung aller relevanten Punkte, die bereits mit Vorlage DS 0302/2022/BV ausführlich dargestellt wurden, der Nutzen für die Allgemeinheit die entstehenden Beeinträchtigungen überwiegt. Zur Verwirklichung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung – in Form der insbesondere sicheren fußläufigen Erlebbarmachung einer zusammenhängenden Platzfolge – wird die Teileinziehung des Straßenabschnitts für geboten erachtet. Zwar werden Belange wie die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs und die Erreichbarkeit anliegender Liegenschaften mit dem motorisierten Individualverkehr beeinträchtigt, diese treten jedoch hinter die Vorteile zurück, die durch die Verwirklichung einer einheitlichen Platzfolge erreicht werden.

Bei der Gewichtung der Belange werden die Beeinträchtigungen durch die Teileinziehung des Straßenabschnitts für den motorisierten Verkehr als gering eingeschätzt, ist doch die Erschließung der Liegenschaften durch andere Straßen gewährleistet. Die Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Langen Anger ist für die Gewährleistung eines ausreichenden Anliegergebrauchs nicht notwendig. Alle Anlieger haben nach wie vor die Möglichkeit, ihre Grundstücke in der Bahnstadt zu erreichen, wenn auch teilweise nicht mehr direkt über den Langen Anger, sondern über die Grüne Meile, was einen Umweg bedeuten kann (dies betrifft vor allem für die Anlieger direkt diesseits und jenseits des betroffenen Teilstücks zu, beispielsweise für Anlieger in der Da-Vinci-Straße oder der Galileistraße), der aber zumutbar ist.

Demgegenüber wird die Verwirklichung einer einheitlichen Platzgestaltung als besonders gewichtig eingestuft, da es sich um den zentralen Platz innerhalb des neuen Stadtteils Bahnstadt handelt und die Erhaltung und Schaffung von Freiflächen und die Förderung des geschäftlichen kulturellen und geselligen Lebens in dem Stadtteil begünstigt. Es soll ein Lebensraum für einen ungestörten Aufenthalt, für Erholung und Kommunikation geschaffen werden.

Die Herstellung des Langen Angers als Straße war zunächst zur Erschließung der Bahnstadt bis zur Fertigstellung der Grünen Meile und des Czernyrings erforderlich, da sich die Grüne Meile noch im Bau befand. Spätestens mit deren Fertigstellung ist das Teilstück des Langen Angers zwischen Da-Vinci-Straße und der Galileistraße, die in die Noetherstraße mündet, jedoch für den Verkehr entbehrlich.

Durch die Widmungsbeschränkung wird die Grundlage zur Vereinheitlichung der Platzfläche geschaffen. Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation ist jedoch die Umsetzung durch Herausnahme der bestehenden neuwertigen Oberfläche zur Schaffung einer einheitlichen Optik zwischen den beiden Plätzen mit einem geschätzten Kostenvolumen im mittleren sechsstelligen Bereich nicht vertretbar. Der Verbleib des bisherigen Straßenverlaufs ist provisorisch zunächst hinzunehmen, steht einer späteren Umgestaltung jedoch nicht im Wege.

Durch den Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs wird die Verschmelzung der beiden Plätze zu einer Einheit dennoch unterstrichen. Dem steht nicht entgegen, dass die Fahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, von dieser Beschränkung ausgenommen sind, da es sich hierbei lediglich um begründete Einzelfälle handelt, wie es bei vergleichbaren Plätzen im Stadtgebiet üblich und auch bereits auf beiden Plätzen ohne Widmungsbeschränkung möglich ist. Die Befahrungsmöglichkeit für die genannten Einsatzfahrzeuge besteht nicht nur für die einzuziehende Straßenfläche, sondern für die gesamte Platzfläche, wenn dies zur Aufrechterhaltung von öffentlicher Sicherheit und Ordnung erforderlich ist. Zwar wäre der Rettungsdienstverkehr berechtigt, im Einsatzfall unter Berücksichtigung der Regelungen bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten diesen Abschnitt mit höherer Geschwindigkeit zu durchfahren, hierfür wäre zuvor allerdings das manuelle Entfernen der Poller notwendig, so dass hierdurch keine Gefährdung zu erwarten ist.

Eine trennende Wirkung beider Platzbereiche ist auch durch schnellen Radverkehr nicht zu erwarten. Aktuell ist dieser Abschnitt der Straße „Langer Anger“ bereits als verkehrsberuhigter Bereich markiert, der nur mit Schrittgeschwindigkeit durchfahren werden darf. Nach der erfolgten Unterbrechung ist eine verkehrsrechtliche Ausweisung als Fußgängerzone mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ vorgesehen, der die Bevorrechtigung der zu Fuß Gehenden gegenüber Fahrzeugen hervorhebt.

Die Führung des stadtteilübergreifenden Radverkehrs in der Bahnstadt soll ohnehin in Ost-West-Richtung sowohl über den Czernyring und die Eppelheimer Straße wie auch über die Promenade, in Nord-Süd-Richtung vorrangig über die Da-Vinci-Straße erfolgen. Hierfür stehen bereits entsprechende Radverkehrseinrichtungen zur Verfügung beziehungsweise werden beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eppelheimer Straße oder dem Bau der Rad- und Fußbrücke Richtung Bergheim in absehbarer Zeit realisiert.

Innerhalb der Straße Langer Anger, die auch nur im Kreuzungsbereich mit der Speyerer Straße über eine Radverkehrseinrichtung verfügt, erfolgt keine aktive Führung des Radverkehrs mittels Radverkehrseinrichtungen, derartiges ist auch nicht vorgesehen. Der auf dem Langer Anger resultierende Radverkehr dürfte sich damit größtenteils aus dem Ziel- und Quellverkehr des Stadtteils speisen.

Aufgrund der bereits erwähnten fehlenden Radverkehrsanlagen erfolgt auch keine diesbezügliche Wegweisung für den Radverkehr über den Langer Anger, welcher letztendlich auch für den Radverkehr durch die Unterbrechung und die nur mit deutlicher Geschwindigkeitsreduktion zu durchfahrende Platzfläche in Höhe des Gadamerplatzes an Attraktivität verlieren wird.

Aus diesen Gründen, kann auch dem durch den Widerspruchsführer angeführten Argument, durch die Teileinziehung bestünde eine Gefahr für Nutzer durch die Vorspiegelung einer trügerischen Sicherheit entgegengetreten werden. Dadurch, dass der Radverkehr über die oben dargestellten, entsprechend ausgebauten Achsen geleitet wird, ist von keiner erhöhten Gefahrenlage auszugehen.

Insgesamt wird bezüglich der zukünftigen Radverkehrsführung innerhalb der Bahnstadt auf die Informationsvorlage 0007/2020/IV (Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen) hingewiesen, in welcher eine Machbarkeitsstudie zu diesem Aspekt vorgelegt wurde.

Eine Verkehrsgefährdung infolge der Verkehrszunahme an der Kreuzung mit der Grünen Meile ist ebenfalls nicht zu erwarten, da es sich hier um einen signalisierten Knoten handeln wird. Auch ist nicht zu erwarten, dass die Verkehrsbelastung dieses Knotens durch den motorisierten Individualverkehr wesentlich zunehmen wird, da nur der Quell- und Zielverkehr aus dem Stadtteil Bahnstadt diesen vermutlich befahren wird, während insbesondere dem bisherigen Durchgangsverkehr andere Fahrbeziehungen angeboten werden. Auch ist die Zunahme der Verkehrsmengen an einem Knoten nicht zwingend Verursacher einer abnehmenden Verkehrssicherheit. Eine solche wird aufgrund der Leistungsfähigkeit der Knoten nicht zu erwarten sein. Wie aber überall üblich, erfolgt diesbezüglich eine ständige Beobachtung der Situation durch die Untere Straßenverkehrsbehörde sowie der Verkehrspolizei im Rahmen des entsprechenden Auftrags aus der Straßenverkehrsordnung.

Aufgrund des Angebots anderer funktionaler Fahrbeziehungen und der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte auf diesen Strecken, ist nicht mit den vom Widerspruchsführer angeführten vermehrten Brems- und Anfahrvorgängen zu rechnen. Auch im Hinblick darauf, dass wie oben bereits ausgeführt, lediglich der Quell- und Zielverkehr der Bahnstadt direkt betroffen sein könnte, da der weitere Verkehr ohnehin über die vorgesehene Wegeführung des Czernyrings geleitet wird, ist mit keinen signifikant erhöhten Emissionswerten zu rechnen.

Der Widerspruchsführer führt weiterhin an, dass durch die Umfahrung des Bereiches beziehungsweise den Zeitverzug durch das manuelle Entfernen der Poller bei Einsätzen der Rettungskräfte Gefahr für Leib und Leben bestünde. Hierzu gilt festzustellen, dass die Lage der Rettungswache des Deutschen Roten Kreuzes sowie der Feuerwache in direkter Sichtbeziehung ein zügiges Erreichen der Einsatzstellen innerhalb der Bahnstadt und somit optimale Bedingungen für den Hilfersuchenden bedeuten. Auf Grundlage von Fahrzeitisochronenauswertungen ist nur ein zeitlicher Verzug von durchschnittlich einer Minute zu erwarten, wenn der Gadamerplatz umfahren wird. Die Hilfsfristen nach der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF) und Land können für die nachgeordneten Bereiche der Bahnstadt eingehalten werden.

Zu. 1.5.: Fehler in der Ermessensausübung durch Einstellung unrichtiger Tatsachen in die Abwägung

Gemäß den Ausführungen der Stadt Heidelberg in der Allgemeinverfügung zur Widmungsbeschränkung werden durch Unterbindung des motorisierten Individualverkehrs wichtige Verbindungen für Fuß- und Radverkehr sicher gestaltet und gestärkt. So kann die sichere fußläufige Erreichbarkeit unter anderem zu den Bildungsangeboten im Gebäude B³ gewährleistet werden und die Radhauptachse entlang der Da-Vinci-Straße / Pfaffengrunder Terrasse an Eindeutigkeit gewinnen. Der Sicherheitsaspekt muss hier fallbezogen gesehen werden. Der zu beschränkende Bereich des Langen Angers ist hier eine zu querende Straße zwischen zwei Platzhälften, während dieser Punkt in der angesprochenen Grünen Meile nicht gegeben ist. Die geschaffene Sicherheit im Falle der Unterbrechung besteht nun darin, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende zwischen den beiden Plätzen wechseln können, ohne den im Langen Anger querenden motorisierten Individualverkehr beachten zu müssen.

Dies führt aber nicht zu der im Widerspruch angenommenen Verlagerung der Verkehrsgefährdung an einen anderen Punkt in der Bahnstadt: eine solche Verkehrssituation, wie in diesem Bereich, reproduziert sich nicht an anderer Stelle, weil nun Verkehrsteilnehmende andere Wege innerhalb des Stadtteils nehmen. Diese Sachlage konnte nur an dieser Stelle auftreten, weil dort zwei Plätze durch eine Straße unterbrochen sind. An anderer Stelle kann der Mehrverkehr zwar eine Änderung der Sicherheitslage hervorrufen (grundsätzlich erhöht sich durch mehr Verkehr immer die Möglichkeit, dass es zu Unfällen zwischen Verkehrsteilnehmenden kommt, allerdings kann sich die Gefährdung durch mehr Verkehr auch reduzieren, wenn dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird), allerdings nicht in der gleichen Form wie am Langen Anger.

Grundsätzlich wird solchen neu entstehenden Gefahrenstellen anhand geeigneter Mittel des Straßenverkehrsrechts begegnet. Ob und in welcher Form sich neue Gefahrenstellen entwickeln und wie diesen begegnet werden kann, wird durch die Untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Heidelberg in enger Abstimmung mit der Verkehrspolizei beobachtet. Auch ist darauf hinzuweisen, dass der Stadtteil Bahnstadt sich aktuell immer noch in der Entwicklung befindet und neue Verkehrsbeziehungen (zum Beispiel Rad- und Fußbrücke Richtung Bergheim/Neuenheimer Feld, Umgestaltung Eppelheimer Straße, Herstellung Schere Czernyring, Anschluss Eppelheimer Straße an den Rittel/B 37) sowie neue Einrichtungen (zum Beispiel das Heidelberg Convention Center, Europaplatz) immer auch zu einer Überprüfung der verkehrlichen Situation führen. Der Gesetzgeber sieht hierfür das Mittel der Verkehrsschau vor. Festzuhalten bleibt daher, dass nicht ein einzelner Baustein (hier: Unterbrechung Langer Anger) als solitärer Baustein für mögliche Gefahrenquellen ausgemacht werden kann.

In der Allgemeinverfügung zur Widmungsbeschränkung wird weiterhin verdeutlicht, dass die Widmungsbeschränkung nicht zur Unterbindung des Schleichverkehrs dient. Diese wurde damit auch nicht in die Ermessensabwägung mit einbezogen. Die Begründung zur Entbehrlichkeit der Durchfahrtsmöglichkeit mit Ausnahme der zugelassenen Benutzungsarten und Benutzungskreise wird unter Punkt 1.4 ausführlich dargestellt.

2. Widerspruch vom 16.11.2022 (Anlage 2), eingegangen am 23.11.2022

Der Widerspruchsführer führt im Wesentlichen folgende Begründungen für seinen Widerspruch an:

- 2.1 Bürgerausschließende Verfahrensdurchführung durch fehlende Anhörung Betroffener
- 2.2 Formelle Verfahrensfehler, da die Widmungsbeschränkung nicht dem Votum des Bezirksbeirats entspreche
- 2.3 Materielle Verfahrensfehler durch Fehler in der Ermessensausübung
- 2.4 Materielle Verfahrensfehler, da Grundzüge der baurechtlichen Planung tangiert würden
- 2.5 Selbstbindung der Verwaltung durch Unterlassen: Bei Anwendung des Gleichheitsgrundsatzes könne keine Teileinziehung erfolgen
- 2.6 Willkürlichkeit

Zu 2.1 Bürgerausschließende Verfahrensdurchführung durch fehlende Anhörung Betroffener:

Für das Verfahren sind bei Beschränkungen der Widmung gemäß § 5 Absatz 5 Satz 2 StrG die Vorschriften der Einziehung nach § 7 StrG anzuwenden. Deshalb ist zunächst die Absicht der Widmungsbeschränkung gemäß § 7 Absatz 3 StrG öffentlich bekanntzumachen.

Diese allgemeine vorherige Information der Öffentlichkeit gemäß § 7 Absatz 3 StrG durch die öffentliche Bekanntmachung der Absichtserklärung ist dann zielführend, wenn der genaue Adressatenkreis der durch einen belastenden Verwaltungsakt gegebenenfalls Betroffenen nicht konkret benannt werden kann und trägt der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungspflicht aller Betroffenen in diesem Fall Rechnung. Die Betroffenheit durch die Änderung einer jedweden verkehrlichen Situation kann nicht auf ein bestimmtes Adressfeld oder die Teilnahme an einer Petition festgemacht werden. Durch die Veröffentlichung der Einziehungsabsicht im Heidelberger Stadtblatt am 19.08.2020 wurde im Wege der ortsüblichen Bekanntmachung die Möglichkeit gegeben, sich zu der geplanten Einziehungsabsicht zu äußern.

Zu 2.2 Formelle Verfahrensfehler:

Auf die Ausführungen bei Punkt 1.3 wird hierzu verwiesen.

Zu 2.3 Materielle Verfahrensfehler durch Fehler in der Ermessensausübung

Der Widerspruchsführer führt an, dass bei der Ausübung des Ermessens zwar die Steigerung der Attraktivität der Umgebungsbebauung durch die Verbesserung des Wohnumfelds berücksichtigt wurde, jedoch gegebenenfalls ein Werteverlust von Grundstücken aufgrund der schlechteren Erreichbarkeit nicht in die Entscheidung eingeflossen sei. Wie unter Punkt 1.4 bereits ausgeführt, haben alle Anlieger nach wie vor die Möglichkeit, ihre Grundstücke in der Bahnstadt zu erreichen, wenn nicht direkt über den Langen Anger, dann gegebenenfalls mit einem zumutbaren Umweg über die Grüne Meile. Ob und inwiefern dadurch ein Werteverlust eintritt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Da eine eventuelle Wertsteigerung der angrenzenden Immobilien jedoch auch kein tragendes Argument für die Teileinziehung war, ist dies unbeachtlich.

Zu 2.4 Grundzüge der baurechtlichen Planung werden tangiert

Der Widerspruchsführer führt an, dass die Fortschreibung der Rahmenplanung nicht ausreiche, sondern eine Änderung der verbindlichen Bauleitplanung erforderlich sei, und dass der „Lange Anger“ – wie schon der Name selbst zeigt – die zentrale Lebensader des Stadtteils sei.

Es ist insoweit richtig, dass der „Lange Anger“ als Verbindung zwischen Speyerer Straße im Osten und der Eppelheimer Straße im Westen den Stadtteil insgesamt quert. Dies bedeutet allerdings nicht, dass er durchgehend für den motorisierten Individualverkehr befahrbar sein muss. Im Bereich „Spitzes Eck“ und „Morataplatz“ ist eine Netzunterbrechung ebenfalls vorgesehen. Die Länge bedeutet weiterhin auch nicht, dass er dadurch zur Lebensader wird. Unter dem Begriff Lebensader wird im Allgemeinen eine räumlich-funktionale Verbindung verstanden, die für die Versorgung eines Gebietes überlebenswichtig ist. Dies trifft auf den „Langen Anger“ nicht zu, wenn überhaupt wäre der Begriff in Verbindung mit der „Grünen Meile“ zu verwenden.

Unzutreffend ist die Behauptung, dass die Teileinziehung nur auf der Grundlage eines Bebauungsplans hätte vollzogen werden dürfen. Aufgabe des Bebauungsplans ist es, die bauliche Herstellung der Verkehrsflächen verbindlich festzulegen. Er bildet die rechtliche Grundlage für die Zulässigkeit und die Herstellung der Verkehrsflächen. Das Bau- und Planungsrecht trifft jedoch keine Aussagen darüber, durch Wen und Wie eine bauliche Anlage genutzt werden kann. Dies ist hier die Aufgabe des Straßen- und des Ordnungsrechts.

Zu 2.5 Selbstbindung der Verwaltung durch Unterlassen:

Der Widerspruchsführer führt an, dass an vergleichbaren Stellen in der Bahnstadt und im gesamten Stadtgebiet keine Teileinziehungen für den Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt würden und daher im Rahmen des Gleichbehandlungsgrundsatzes an dieser Stelle ebenfalls keine Teileinziehung erfolgen dürfe.

Wie unter Punkt 1.5 bereits angesprochen, muss die Gesamtsituation Einzelfallbezogen betrachtet werden. Es gibt im Stadtgebiet keine vergleichbare Situation, dass zwei dergestalt miteinander verbundene Plätze durch eine Straße getrennt werden. Die bloße Existenz einer Straßenquerungserfordlichkeit ist nicht ausreichend, um ein Gleichbehandlungserfordernis abzuleiten. Die weiteren städtebaulichen Gründe und die oben dargestellten insgesamt überwiegenden Gründe für das Allgemeinwohl sind ebenfalls zu berücksichtigen. Zudem spricht eine nicht vollzogene Teileinziehung für den Kraftverkehr trotz eventueller Sicherheitsrisiken an anderen Stellen nicht gegen eine Teileinziehung im Langen Anger, sondern für eine Überprüfung zur Teileinziehung an den anderen fraglichen Stellen.

Die Gesamtheit der oben ausführlich erläuterten Gründe für das Allgemeinwohl bestehend aus verkehrlichen und städtebaulichen Komponenten führt daher zu einer Einzelfallsituation in diesem Bereich, die auf andere Bereiche so nicht übertragbar ist und daher auch als Einzelfall betrachtet und bewertet werden muss.

Zu 2.6 Willkürlichkeit:

Der Widerspruchsführer führt an, die Begründung der Teileinziehung sei willkürlich, da in der Presse immer wieder auf Aspekte der Verkehrssicherheit abgezielt wurde, die nun nach eigenen Angaben in der Vorlage DS 0302/2022/BV so nicht belegbar seien.

Die Widmungsbeschränkung im Langen Anger erfolgt nicht aus einem Aspekt heraus, sondern aus der Summe vieler Argumente. Hierunter sind in erster Linie die bereits mehrfach genannten und auch mit Vorlage DS 0302/2022/BV ausführlich erläuterten verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte anzuführen.

Berichterstattungen in der lokalen Presse sind unabhängig von der Stadt Heidelberg und können somit nicht als Argumentation zur Intention der Stadt Heidelberg herangezogen werden. Sie stellen häufig eine subjektive Sichtweise dar und dokumentieren auch nicht abschließend die Anzahl der Vorfälle.

Bei den in Vorlage DS 0302/2022/BV erwähnten nicht ausreichend dokumentierten Sicherheitsbedenken handelt es sich um Vergehen wie zum Beispiel die Anzahl der tatsächlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen oder die genaue Anzahl und die Ursache von beinahe-Unfälle zwischen Kraftfahrzeug- und Fuß- oder Radverkehr. Die fehlende ausreichende Dokumentation bedeutet jedoch nicht, dass die Sicherheitsbedenken nicht bestehen. Sie werden nur aufgrund der fehlenden Nachweisbarkeit ebenso wie der vermutete Schleichverkehr nicht mehr in der Ermessensentscheidung berücksichtigt. Die erhöhte Sicherheit im Falle der Unterbrechung besteht darin, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende zwischen den beiden Plätzen wechseln können, ohne den im Langen Anger querenden motorisierten Verkehr beachten zu müssen.

Die durch den Widerspruchsführer angeführten Ausnahmen von der Teileinziehung werden unter Punkt 1.4 behandelt.

Die Verwaltung empfiehlt, beiden Widersprüchen nicht abzuhelpfen und Widerspruchsbescheide zu erlassen. Gegen diese ist das Rechtsmittel der Anfechtungsklage zulässig.

3. Baldmöglichste Umsetzung der beschlossenen Teileinziehung

Der Gemeinderat empfiehlt der Verwaltung, den Beschluss 0302/2022/BV baldmöglichst umzusetzen. Die Baumaterialien wie Pflaster, Poller, Bodenhülsen liegen bereits bereit.

Wir bitten um Zustimmung.

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:
MO 1		Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch die Beschränkung der Widmung wird die Verkehrssicherheit an dieser Stelle erhöht. Ziel/e:
SL 11		Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Durch die Verbindung des Gadamerplatzes und der Pfaffengrunder Terrasse wird ein einheitliches Platzgefüge mit erhöhter Aufenthaltsqualität geschaffen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Widerspruch vom 01.11.2022 (VERTRAULICH - Nur zur Beratung im Gremium!)
02	Widerspruch vom 16.11.2022 (VERTRAULICH - Nur zur Beratung im Gremium!)