

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Verkehrsreferat

Verkehrssituation in der Zeppelinstraße

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Bezirksbeirat Handschuhsheim	27.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat Handschuhshheim nimmt die Information zur Kenntnis

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

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

MO 2 Minderung der Verkehrsbelastung

Begründung:

Durch die vorgeschlagene Einbahnstraßenführung würden erhebliche Umwege zu fahren sein; die Verkehrsbelastung würde insgesamt steigen.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

keine

Begründung:

keine

Begründung:

Der Bebauungsplan „Umbau der Berliner Straße zwischen der Straße im Neuenheimer Feld und Hans-Thoma-Platz“ aus dem Jahr 1995, der die planerischen Voraussetzungen für den Bau der Straßenbahn von der Blumenthalstraße bis zum Hans-Thoma-Platz geschaffen hat, sieht ausdrücklich vor, dass alle Linksabbiegebeziehungen von der Berliner Straße in das sich nördlich anschließende Wohngebiet an der Zeppelinstraße gebündelt werden.

In letzter Zeit haben sich Bewohner der Zeppelinstraße an die Stadt gewandt, mit der Bitte, das Verkehrsaufkommen in der Zeppelinstraße zu reduzieren, weil sich zusätzlich zu dem gebündelten Linksabbiegeverkehr eine „Schleichwegbeziehung“ in die nördlich anschließenden Wohngebiete und darüber hinaus über die gesperrten Feldwege zum Autobahnanschluss Dossenheim entwickelt habe.

Vorgeschlagen wird eine Änderung der Verkehrsführung, z.B. die Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Süden zwischen Wethgasse und Berliner Straße.

Daraufhin haben verschiedene Verkehrszählungen und Verkehrsbeobachtungen stattgefunden, teils von eigenem Personal, teils von den Bewohnern selbst. Wie immer bei Verkehrszählungen außerhalb der Durchgangsstraßen ergibt sich kein einheitliches Bild:

Die für die Einfahrt an der Berliner Straße in die Zeppelinstraße gewonnenen Zahlen schwanken zwischen 50 (Zählung des Verkehrsreferates) und 122 Fahrzeugen (eigene Zählungen der Bewohner) in einer Stunde.

Unabhängig davon bleibt festzuhalten, dass nur ein Teil der bei der Berliner Straße einfahrenden Fahrzeuge, auch an der Ausfahrt zur Mühlingstraße ankommt. Ein Großteil von ca. 80 Prozent der Fahrzeuge verbleibt im Gebiet, was angesichts der Einwohnerzahl von 2451 nicht überrascht.

Auch wenn man die höchste gemessene Zahl von 122 Fahrzeugen pro Stunde in Süd-Nord-Richtung zugrunde legt, und die Ziele dieser Fahrzeuge außer Acht lässt, verbleibt es bei **zwei bis drei Fahrzeugen pro Minute**. Dies ist ein Wert, der für fast alle Heidelberger Wohnstraßen einen Durchschnitt bildet, zumal die Zeppelinstraße durch die Festsetzung des Bebauungsplanes auch eine gewisse Erschließungsfunktion wahrnehmen muss.

Aufgrund dieser Einschätzung sollten wir keine Verkehrsänderung bei der Verkehrsführung vornehmen und die Festsetzung des Bebauungsplanes belassen.

Für die Bewohner, die aus Richtung Ernst-Walz-Brücke/ Berliner Straße in ihr Wohngebiet fahren, würde die vorgeschlagene Änderung (Einbahnstraßenführung nach Süden) einen erheblichen Umweg mit sich bringen. Der dann zurückzulegende Fahrweg müsste über Hans-Thoma-Platz-Süd/ Hans-Thoma-Platz-Nord/ Dossenheimer Landstraße bis zum Linksabbiegen in der Mühlingstraße führen. Von hier aus müsste das gesamte Gebiet dann von Norden erschlossen werden. Diese Verkehrsumleitung würde den ohnehin überlasteten Hans-Thoma-Platz in der Feierabendspitze noch mehr belasten – unabhängig vom Zeit- und Energieverlust.

Weiteres Vorgehen:

Um trotzdem einen Beitrag zur Verhinderung des Schleichverkehrs zu leisten, wollen wir untersuchen, wie im nördlichen Teil der Zeppelinstraße das „versetzte Parken“ angeordnet werden kann. Die guten Erfahrungen im Andreas-Hofer-Weg zeigen, dass mit einem solchen Konzept auch die gefahrene Geschwindigkeit so nachhaltig reduziert werden kann, dass gleichzeitig ein erheblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird.

gez.
Prof. Dr. von der Malsburg