

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Verkehrsreferat

Unterer St. Nikolausweg

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Haupt- und Finanzausschuss	25.10.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	08.11.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

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:
UM 1		Umweltsituation verbessern
MO 1		Umwelt-, stadt – und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2		Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Begründung:
Die Sperrung des Unteren St. Nikolausweges reduziert die Straßenverbindungen durch den Wald. Mit der Nordumgehung Leimen steht eine leistungsfähige Route zur Verfügung.

Begründung:

Vorgeschichte

Der Untere St. Nikolausweg /Saupfercheckweg wurde im Oktober 1985 für den Pkw-Verkehr freigegeben, ohne den früheren Waldweg als Ortsstraße auszubauen. In den Jahren 1992/1993 sind lediglich die Ausweichen für die Buslinie 21 verbreitert worden, um die Begegnungsfälle Pkw/Bus zu entschärfen.

Im Rahmen von Berechnungen bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2001 wurde der Modelfall „Sperrung des Unteren St. Nikolausweges“ vom Gutachter bewertet. Danach sei eine Verkehrsverlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das übrige Netz unproblematisch, wenn die geplante L 600 neu (Nordumgehung Leimen) fertig ist. Die ursprünglichen Bedenken bezüglich der Belastung der Klingenteichstraße werden gemindert, da ein Großteil des Verkehrs über diese geplante L 600 abgewickelt wird.

Am 05. September 2005 wurde die Nordumgehung Leimen vom Innenminister Baden-Württembergs persönlich eingeweiht und für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Allerdings hat die Lichtsignalanlage an der Einmündung der Nordumgehung Leimen in die alte B 3 noch nicht einwandfrei funktioniert; die Sperrung wurde deshalb zunächst noch zurückgestellt.

Verkehrsbefragung

Nachdem äußere Widrigkeiten wie defekte Lichtsignalanlagen, ein wochenlanger Streik im öffentlichen Dienst, verändertes Verkehrsaufkommen wegen Ferienzeiten usw. eine objektive Zählung nicht mehr verfälschen konnten, wurde am 11. Mai 2006 in der Zeit vom 7.15 Uhr bis 8.15 Uhr (Spitzenstunde) die vom Bezirksbeirat Rohrbach beauftragte Verkehrsbefragung vorgenommen.

Innerhalb des aufgeführten Zeitrahmes von einer Stunde wurden insgesamt 422 Fahrzeuge mit Fahrtrichtung stadteinwärts nach Heidelberg angehalten und befragt. Insgesamt wurden 42 Start- und 32 Zielorte genannt. Bei der Zielortangabe innerhalb des Stadtgebietes Heidelberg war die genaue Bezeichnung einer der 14 Stadtteile vorgegeben.

Eine Startortanalyse hat folgendes Ergebnis erbracht:

Bei den angegebenen Abfahrtsorten ist offensichtlich, dass der Untere St. Nikolausweg überwiegend durch die unmittelbaren Nachbarschaftsgemeinden aus dem Hanggebiet Königstuhl genutzt wird.

Dabei wird allein von vier Gemeinden ein Gesamtanteil des gezählten Verkehrsaufkommens von ca. 58% erreicht.

Startort	Fahrzeuge	%-Anteil
Bammental	75	17,77%
Gaiberg	71	16,82%
Leimen *)	57	13,51%
Neckargemünd**)	43	10,19%
Gesamtergebnis	246	58,29%

*) davon 53 aus Gauangelloch

***) davon 26 aus Waldhilsbach

Eine weitere Gruppe von 4 Gemeinden liegen bei einem Anteil des Fahrzeugaufkommens zwischen 26 und 19 Fahrzeugen

Startort	Fahrzeuge	%-Anteil
Mauer	26	6,16%
Meckesheim	22	5,21%
Wiesenbach	21	4,98%
Wiesloch	19	4,50%
Gesamtergebnis	88	20,85%

Aus den acht genannten Startbereichsorten resultieren somit ca. 79% des Gesamtaufkommens am gemessenen Verkehr.

Die Zielortanalyse bringt folgende Erkenntnisse:

Bei der Untersuchung der Zielorte ist eindeutig festzustellen, dass das Stadtgebiet Heidelberg mit 88,39% an der Spitze der Ziele liegt und lediglich 11,61% der Fahrzeuge Heidelberg als Durchgangsstation nutzen.

Im Stadtgebiet selbst ist herausragend die Weststadt, gefolgt von den Stadtteilen Rohrbach, Bergheim und Südstadt, als Anziehungspunkt zu benennen. Allein diese vier Stadtteile nehmen 55,56% des Verkehrsaufkommens aus dem Unteren St. Nikolausweg auf.

Bei dem vergleichsweise geringen Rest des zu analysierenden Verkehrsaufkommens von 11,61%, verteilt sich der überwiegende Anteil mit 6,64% (und damit über 57% des Restwertes) auf die Städte Mannheim und Ludwigshafen.

Sperrung

Die Analyse der Verkehrsbefragung bestätigt die Modellannahme aus dem Verkehrsentwicklungsplan, wonach die Verkehrsbeziehung aus dem südöstlichen Pendlereinzugsbereich in die südlichen Stadtteile über die Nordumgehung Leimen zügig abgewickelt werden kann.

Am 10. August 2006 wurde deshalb der Untere St. Nikolausweg für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gesperrt.

Von der Sperrung ausgenommen sind forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Linienbusse der RNV-Linie 21 (Bismarckplatz – Königstuhl), Taxen sowie Notfallfahrzeuge im Einsatz (Notarzt, Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei, Katastrophenschutz usw.). Die hier aufgeführten Fahrzeuge bieten den Vorteil, bereits äußerlich als Sonderfahrzeuge wahrnehmbar zu sein.

Ausnahmegenehmigungen

Nach der Sperrung wurden fast 500 Anträge auf Ausnahmegenehmigungen gestellt. Deshalb galt es, eine zielgerichtete Auswahl zu treffen; alle Wünsche zu erfüllen hieße, die Sperrung wieder aufzuheben. Die Beschäftigten der Einrichtungen auf dem Hanggebiet des Königstuhl's (MPI/EMBL, Schmieder Klinik) kommen in hohem Maß aus dem südöstlichen Pendlereinzugsbereich Heidelbergs (Gaiberg, Gauangelloch, Elsenztal von Neckargemünd bis Sinsheim etc.).

Wer dort wohnt und bei den genannten Einrichtungen arbeitet, bekommt eine Ausnahmegenehmigung und kann vom Gaiberger Weg über den St. Nikolausweg bis zur Arbeitsstätte fahren und so wieder zurückkommen. Durchgangsverkehr entsteht somit nicht, insbesondere der Steigerweg bleibt entlastet. Insgesamt sind rd. 280 Ausnahmegenehmigungen erteilt worden. Darin sind auch 23 Autofahrer aus Gaiberg enthalten, weil sie die Voraussetzungen (siehe oben) erfüllen.

Naherholungsfunktion/FSC-Gütesiegel:

Naherholungsfunktion:

Durch einen Ausbau des Unteren St. Nikolauswegs wären insbesondere zwei Bereiche, die für die Erholungsfunktion von großer Bedeutung sind, direkt betroffen.

Zum einen handelt es sich dabei um den unteren Bereich (Nähe Max-Planck-Institut, am Übergang zum Saupfercheckweg) wo sich einer der beiden Eingangsbereiche zu den Heidelberger Arboreten befindet. Dieser Bereich wäre in sofern besonders betroffen, als sich die Parkplätze für die Besucher dieser Anlagen südlich der Straße befinden, der Waldpark selbst aber nördlich liegt. Das Queren der Straße ist damit unvermeidlich und bedeutet damit ein erhöhtes Risiko für Erholungssuchende, insbesondere für Familien mit Kindern. Diese Situation war bereits in der Vergangenheit nicht sehr glücklich, könnte aber durch einen Ausbau des Wegs und einer entsprechenden Zunahme des Verkehrsaufkommens und einer wahrscheinlichen Zunahme der gefahrenen Geschwindigkeiten zu ernsthaften Problemen führen.

Ein zweiter Bereich befindet sich im Wandergebiet rund um den sehr beliebten Waldparkplatz "Drei-Eichen": Auch hier würde sich ein zunehmendes Verkehrsaufkommen nachteilig für Spaziergänger, Wanderer und sonstiger Waldbesucher auswirken. Die Einflüsse auf die Naherholung wären hier allerdings nicht in gleichem Maße ausgeprägt, wie im o.g. Bereich des Speyererhofparks.

Im übrigen Bereich des Wegverlaufs sind die Auswirkungen für die Erholungssuchenden weniger stark ausgeprägt, allerdings dürfen gerade in diesen Bereichen die Gesamtauswirkungen auf den Wald nicht außer Acht gelassen werden. Der St. Nikolausweg durchschneidet auf seiner gesamten Länge den Wald. Eine Freigabe des Wegs würde zu einer erheblichen Beunruhigung dieses Waldbereichs führen und hätte sehr negative Auswirkungen auf Wildtiere und deren Rückzugsmöglichkeiten zur Folge.

FSC-Gütesiegel:

Die unklare Rechtssituation (öffentlich genutzter Weg, der nicht gewidmet ist und nicht aus dem Waldverband herausgenommen wurde) wurde im Audit von FSC kritisiert, da durch die Art der bisherigen Nutzung des Unteren St. Nikolauswegs dem Betrieb Aufwendungen entstanden sind, die durch den Betrieb selbst nicht zu beeinflussen waren und dazu führten, die Handlungsspielräume einzuengen. Das besondere Augenmerk von FSC lag allerdings auf den unklaren bzw. nicht kalkulierbaren Rechtsfolgen für den Betrieb und seine Mitarbeiter, insbesondere bei Haftungsfragen und bei Fragen der Verkehrssicherungspflicht.

Falls eine Öffnung des Wegs in Betracht gezogen wird, setzt dies voraus, dass klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, d.h., dass der Weg vermessen wird und als eigenes Flurstück aus dem Waldverband herausgetrennt wird. Dies setzt zunächst eine förmliche Waldumwandlung voraus, die sich allerdings nicht nur auf die erforderliche Verbreiterung beschränkt, sondern den gesamten Wegkörper in der dann erforderlichen Gesamtbreite erfassen muss, da der Weg derzeit formal als Waldgrundstück zu sehen ist.

Demnach kann man zusammenfassen:

Sperrung des Wegs: Die Forderungen von FSC sind erfüllt

Öffnung des Wegs: Die Forderungen von FSC scheinen erfüllbar, wenn rechtlich klare Positionen hergestellt werden, bei denen ein separates Flurstück gebildet wird, und eine Widmung des Wegs erfolgt.

Möglicher Ausbau

Anlass der Sperrung ist u.a. der Straßenzustand. Sowohl Fahrbahn als auch die unbefestigten Seitenränder des früheren Waldweges sind nicht geeignet, die hohe Verkehrsbelastung ohne Gefährdung der Verkehrsteilnehmer weiterhin aufzunehmen.

Mit dem Ausbau der Bundesstraße 37 und vor allem mit der Fertigstellung der Nordumgehung Leimen ist eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Das vorhandene Straßennetz stellt die Wegeverbindungen umfassend sicher. Somit sind die erheblichen Kosten für den Wegeausbau entbehrlich. Unabhängig davon werden die grundsätzlich unerwünschten Straßenverbindungen durch Waldgebiete um einen Streckenzug vermindert und damit ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der Umweltbilanz geleistet.

Die Angaben zu Ausbaustandard und Kosten müssen gegenüber der Information in den Bezirksbeiräten korrigiert werden. Bei einer Ausbaulänge von 1.500 m und einem qualifizierten Aufbau nach Bauklasse 3 unter Einbeziehung der Randstreifen (jeweils 0,5 m) entstehen Kosten von ca. 263.000 €. Durch diese Maßnahme wird die Straßenbreite von jetzt ca. 3,5 m auf ca. 4,5 m erweitert. Der bisherige hohe Unterhaltungsaufwand infolge der geschotterten Randstreifen entfällt künftig.

Mit dem geschilderten Investitionsaufwand können sich Pkws begegnen, ohne wie bisher auf unbefestigte Seitenstreifen ausweichen zu müssen. Im Begegnungsfall HSB-Bus/Pkws müssen die Pkws aber weiterhin die vorhandenen Ausweichen anfahren. Für eine dauerhafte Öffnung der Straße wäre es geboten, auf diese Ausweichen zu verzichten. Dazu wären Ausbauarbeiten von mind. 5,5 m bis 6 m Breite in Form eines Grundausbaues erforderlich. Damit verbunden wären größere Eingriffe in die berg- und talseitigen Böschungen sowie in den Baumbestand. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die vorhandenen natürlichen Gegebenheiten. Die hierbei entstehenden Kosten wären wesentlich höher und können erst nach durchgeführter Planung konkret ermittelt werden.

Straßenbaulastträger ist und bleibt in jedem Fall die Stadt Heidelberg.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg