

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Verkehrsreferat

**Feuerbachstraße Kreuzung Fichtestraße  
/ Franz-Marc-Straße**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.11.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss bekräftigt seinen Beschluss vom 06.12.2005 zum Bau von Gehwegnasen an der Kreuzung Feuerbachstraße/Fichtestraße/Franz-Marc-Straße.*

## 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	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
SOZ 6	+	Interessen von Kindern und Jugendlichen stärker berücksichtigen

**Begründung:**  
„Gehwegnasen“ schützen Fußgänger baulich durch Verengung der Fahrbahn

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

keine

### **Begründung:**

Über diese Kreuzung hat der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zum letzten Mal am 06.12.2005 beraten und einstimmig beschlossen, dort zur Sicherung der Fußgänger Gehwegnasen zu bauen. Damit wird die überbreite Feuerbachstraße eingeengt, die Entfernung zwischen den Bordsteinen verringert und damit auch ein Beitrag zur Akzeptanz der geltenden „30-km/h-Geschwindigkeit“ geleistet.

Davon profitieren auch die Radfahrer, die eine Parallel-Route zur B 3 von der Liebermannstraße bis in das Zentrum von Rohrbach benutzen können.

In der damaligen Vorlage wurden die Kosten auf ca. 35.000 Euro geschätzt. Diese Größenordnung war auch Anlass, den Initiatorinnen dieser Maßnahme, Zukunftswerkstatt Südstadt, das Jahr 2007 als Ausführungszeitpunkt zu nennen.

Die Maßnahme soll nun so vorgezogen werden, dass sie vor dem Ausbau der Rohrbacher Straße liegt. Während der Baumaßnahmen wird der Süd-Nord Verkehr über die Römerstraße geleitet; es liegt auf der Hand, dass dann verschiedene Querstraßen, z. B. Rheinstraße aber auch die Feuerbachstraße vermehrt Verkehr aufnehmen müssen.

Die gemeinderätlichen Anträge bieten Anlass, über die Einsatzmöglichkeiten von Zebrastreifen allgemein zu informieren:

#### 1. Rechtliche Voraussetzungen

In 30-km/h-Zonen, darunter zählt auch die Feuerbachstraße, sind Zebrastreifen in aller Regel entbehrlich. Langsam fahrende PKW sind der beste Schutz für alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Ganz unabhängig vom Einsatzort sind durch einschlägige, die StVO ergänzende Richtlinien an Zebrastreifen Voraussetzungen geknüpft, die sich am Fußgänger- und Verkehrsaufkommen orientieren. Wir haben deshalb zur Sicherheit im September 2006 das Fußgänger- und Kfz-Aufkommen in der Feuerbachstraße zu Schulbeginn und Schulende ermittelt.

Die Auswertungen unserer Verkehrszählungen ergaben in den Spitzenstunden zu Schulbeginn

- 20.09.05 von 7.00 – 8.00 Uhr 341 KFZ / 62 Fußgänger
- 22.09.05 von 8.00 – 9.00 Uhr 309 KFZ / 56 Fußgänger

Folgende Zahlen liegen für die Spitzenstunden zum Schulende vor

- 20.09.05 von 12.00 – 13.00 Uhr 264 KFZ / 59 Fußgänger
- 22.09.05 von 13.00 – 14.00 Uhr 263 KFZ / 39 Fußgänger

Die ermittelten Werte liegen im untersten Zahlenbereich, wo nach der zu den Richtlinien erlassenen Tabelle ein Fußgängerüberweg gerade noch möglich wäre (50 – 100 Fußgänger/Stunde und 200-300 bzw. 300-450 Pkw/Stunde).

## 2. Technische Voraussetzungen

Der Bau eines Zebrastreifens ist unabdingbar mit der Installierung einer Beleuchtung verknüpft. Damit ist sowohl die Kostenschätzung von rund 35.000 Euro hinfällig, es entstehen auch Folgelasten durch Beleuchtung und Wartung.

## 3. Baulicher Schutz vorrangig

Unabhängig von den rechtlichen und technischen Erwägungen hat sich die Anlage von Zebrastreifen nach den Erfahrungen der letzten 10 Jahren überholt, weil andere Mittel zur Verfügung stehen. Dazu zählen:

### - Mittelinseln

Sie bieten einen baulichen Schutz in Fahrbahnmitte, der Fußgänger muss sich zunächst nur auf eine Fahrtrichtung konzentrieren, kann in Fahrbahnmitte geschützt stehen und den Verkehrsfluss aus der anderen Richtung einschätzen. Eine solche Maßnahme hat sich z. B. in der Mönchhofstraße mit ihrer überbreiten Fahrbahn sehr bewährt.

Der Einsatzbereich von diesen Mittelinseln ist überwiegend auf freie Strecke begrenzt; in Kreuzungsbereichen sind die Inseln wegen der Kurvenradien von größeren Fahrzeugen soweit abzurücken, dass sie dann nicht mehr angenommen werden.

### - Gehwegnasen

Da sie direkt an der Kreuzung gebaut werden, gibt es keine Umwege für Fußgänger. Sie werden angenommen. Ein weiterer Vorteil ist bereits beschrieben:

Einengung der Fahrbahn und damit bessere Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Autofahrer.

Dem gegenüber hat ein Zebrastreifen nur eine symbolische Markierung auf der Fahrbahn zur Folge, von der keinerlei baulicher Schutz ausgeht. Nur dort, wo alle anderen Möglichkeiten ausscheiden, ist er das letzte Mittel. Dies ist bei der Feuerbachstraße nicht der Fall.

## Abwägung:

Wegen den rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen halten wir die damalige Entscheidung nach wie vor für richtig, weil sie einen baulichen Schutz bietet, noch vertretbare Kosten umfasst und angesichts der gemessenen Fußgänger und Kfz-Werte die sachgerechte Maßnahme darstellt.

Sollte während der Bauzeit der Rohrbacher Straße und der Umleitungsführung das Verkehrsaufkommen in der Feuerbachstraße stark zunehmen, werden wir mit einfachen Mitteln Markierung eines provisorischen Zebrastreifens vornehmen. Diese vorübergehende Lösung ist auch ohne besondere Beleuchtung zulässig. Die Erfahrungen bei den beiden Großbaustellen „Straßenbahn Kirchheim“ und „Gleissanierung Nord“ belegen, dass hier kurzfristig reagiert werden kann.

**gez.**

**Prof. Dr. von der Malsburg**