

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Erfahrungsbericht
Provisorische Anbindung der südlichen
Hardtstraße an den Leimer Weg**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 16. Oktober 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Bezirksbeirat Kirchheim	10.07.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bauausschuss	11.09.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	11.10.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat Kirchheim, der Bauausschuss und der Gemeinderat nehmen von der Information zum Erfahrungsbericht „Provisorische Anbindung der südlichen Hardtstraße an den Leimer Weg“ Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 10.07.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bauausschusses vom 11.09.2007

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vom 11.09.2007

- 1 ö **Erfahrungsbericht**
Provisorische Anbindung der südlichen Hardtstraße an den Leimer Weg
Informationsvorlage 0103/2007/IV

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Weirich, Stadtrat Weber

Stadtrat Holschuh stellt den **Antrag:**

Die Anbindung der südlichen Hardtstraße an den Leimer Weg nicht weiter auszubauen.

Herr Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg informiert, dass im Doppelhaushalt 2007/2008 keine Mittel hierfür vorgesehen sind und ein eventueller Ausbau bei den Haushaltsberatungen für 2009 angemeldet werden müssten.

Herr Stadtrat Holschuh zieht daraufhin seinen Antrag zurück.

Inhalt der Information:

Der Bauausschuss nimmt von der Information zum Erfahrungsbericht „ Provisorische Anbindung der südlichen Hardtstraße an den Leimer Weg“ Kenntnis.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 11.10.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

I. 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:
SL 3	+	Stadtteilzentren als Versorgungs- und Identifikationsräume stärken Begründung: Entlastung des Ortskerns Kirchheim vom Lastkraftwagen-Verkehr
SL 9	+	Bewahrung des Charakters als Stadt im Grünen Begründung: Der notwendige Eingriff in den Grün- und Naherholungsraum wird in der Planung minimiert
AB 6	+	Produktionsstätten erhalten Begründung: Der Gewerbestandort südliche Hardtstraße wird städtebaulich verträglich und verbessert erschlossen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Anlass

Der Gemeinderat hat am 6.07.2006 den Bebauungsplan Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ beschlossen:
„Die Neukonzeption konzentriert sich auf die Schaffung eines Verbindungsweges für den Lastkraftwagen-Verkehr. Wesentliches Ziel der Planung ist, den Feldwegcharakter zu erhalten und die Verträglichkeit mit Fußgängern und Radfahrern und der Naherholungsfunktion sicherzustellen. Eine zusätzliche Funktion für den Personenkraftwagen-Verkehr mit Ziel oder Quelle in den Wohngebieten im südöstlichen Kirchheim wird nicht angestrebt.“ (Beschlussvorlage 0197/2006)

Kurz vor dem Gemeinderatsbeschluss wurde der Verbindungsweg als Umleitungsstrecke für die Baumaßnahme Straßenbahn Kirchheim provisorisch hergestellt. Die Verwaltung wurde daher in oben genannter Sitzung gebeten, nach einem Jahr einen Erfahrungsbericht vorzulegen.

Nach Beendigung der Umleitung wurden bei mehreren Begehungen im Juni 2007 folgende Beobachtungen gemacht:

Straßenzustand

Für das Provisorium wurden die Fahrbahn (circa 4 Meter breit) und die Ausweichen geringer dimensioniert als im Endausbau. Auch wurden die Fahrbahnränder nicht gegen ein Überfahren gesichert. Die Randbereiche und Bankette sind daher teilweise schadhaft und ausgefahren. Weitere Schäden sind mittelfristig aufgrund des unzureichenden Unterbaus zu erwarten.

Kraftfahrzeugverkehr

Begegnungen von zwei Personenkraftwagen finden häufig mit nur wenig verminderter Geschwindigkeit unter Mitbenutzung des Banketts statt.

Begegnungen von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen finden ebenfalls auf den Strecken zwischen den Ausweichen und unter Mitbenutzung des Banketts statt.

Insgesamt ergibt sich durch die Mitbenutzung des Banketts eine größere faktische Fahrbahnbreite und ein geringerer Verkehrswiderstand als mit dem Endausbau beabsichtigt.

Die aktuellen Verkehrszählungen ergaben gut 600 Kraftfahrzeuge pro Tag und einen Anteil Lastkraftwagen von einem Viertel. Gegenüber der Prognose ist somit die Menge an Personenkraftwagen etwas überhöht, erklärbar durch den geringeren Verkehrswiderstand.

Fußgänger und Radfahrer

Bei der Begegnung mit Lastkraftwagen sind ebenfalls Ausweichvorgänge über die Bankette zu beobachten. Spaziergänge insbesondere mit Kindern werden mangels weiterer Ausweich- und Bewegungsmöglichkeiten gestört.

Landschaft, Umwelt

Das Provisorium erfüllt nicht die Voraussetzungen für die gestalterische Aufwertung der Wegeverbindung sowie für die positive ökologische Beurteilung im Umweltbericht.

Fazit

Mit dem Provisorium lassen sich weder die Ziele des Bebauungsplans bezüglich Kraftfahrzeugverkehr, noch die Ziele bezüglich Fußgänger-, Radverkehr, Naherholung, Landschaft und Ökologie erreichen. Es bestätigen sich folgende Merkmale des Endausbaus als Voraussetzung für einen Kompromiss zwischen Kraftverkehr und Naherholungsfunktion:

- geringfügige Verbreiterung der Fahrbahn und Vergrößerung der Ausweichen
- Herstellung eines tragfähigen Unterbaus
- Absicherung der Fahrbahnränder gegen ein Überfahren
- Anlage eines Randstreifens aus Schotterrasen, als zusätzlicher Bewegungs- und Ausweichraum für Fußgänger
- Aufwertung des Weges und ökologischer Ausgleich durch eine Baumreihe

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg