

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Parken in der Straße Leisberg**

# Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien  
beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 13. November 2009

Beratungsfolge:

| Gremium:                | Sitzungstermin: | Behandlung: | Kenntnis genommen: | Handzeichen: |
|-------------------------|-----------------|-------------|--------------------|--------------|
| Bezirksbeirat Kirchheim | 21.07.2009      | Ö           | ( ) ja ( ) nein    |              |

**Inhalt der Information:**

*Der Bezirksbeirat Kirchheim nimmt die Information zur Kenntnis.*

## **Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 21.07.2009**

**Ergebnis:** abgelehnt

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

|                          |                   |   |
|--------------------------|-------------------|---|
| Nummer/n:<br>(Codierung) | + / -<br>berührt: | Ziel/e:   |
| WO 6                     | +                 | Wohnumfeld verbessern   |
| MO 2                     | +                 | Ziel/e:<br>Belastungsminderung  |
|                          |                   | Begründung:<br>Die verkehrsberuhigende Maßnahme vermindert die Belastung der Anwohner und verbessert so das Wohnumfeld. |

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

keine

## B. Begründung:

1. Die Straße Leisberg ist Teil einer größeren 30-km/h-Zone in Kirchheim. Sie bietet dem Autofahrer ein Erscheinungsbild, das zum schneller Fahren einlädt.

Gründe hierfür:

- Lange Fahrstrecken zwischen einmündenden, rechts vor links geregelten Querstraßen,
- durchgehendes Parken auf einer Straßenseite (Ostseite) und
- besonders in verkehrsarmen Zeiten wenig Gegenverkehr, der zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwingt.

2. **Anlass für Änderungen**

Bewohner der Straße beklagen sich über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und haben verschiedene Vorschläge unterbreitet.

3. **Lösungsvorschlag**

Bei Wohnstraßen mit ähnlicher Symptomatik hat sich eine einfache, vor allem kostengünstige Möglichkeit bewährt:

Anstelle einer durchgehenden Längsparkreihe auf einer Straßenseite wird versetztes Parken angeordnet. Damit entsteht eine optische Bremse, weil die Straße nicht mehr in ihrer gesamten Länge eingesehen werden kann und der Autofahrer seine Geschwindigkeit reduzieren muss.

Im Einzelnen ist vorgesehen, zwischen der Alstater Straße und der Albert-Fritz-Straße 2 und zwischen der Albert-Fritz-Straße und der Straße Im Franzosengewann 3 Abschnitte einzurichten.

Die Gesamtzahl der Parkplätze kann dabei in etwa erhalten bleiben. Bei den zu schaffenden Fahrgassen zwischen den einzelnen Abschnitten haben wir versucht, diese an Grundstückszufahrten zu legen, wo bisher ohnehin nicht geparkt werden kann.

Die Beschilderung erfolgt mit den Zeichen „eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 Straßenverkehrsordnung) und dem Zusatz „ausgenommen auf markierten Plätzen“. Die Erfahrungen aus anderen Stadtteilen belegen, dass die Kombination von Beschilderung und Markierung respektiert wird.

gezeichnet

Bernd Stadel