

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Sicherheit an Baustellen

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 09. Februar 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.01.2010	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	04.02.2010	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

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

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.01.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 04.02.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

A. 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 2	+	Minderung der Belastungen Begründung: Verbessertes Baustellenmanagement schützt Radfahrer und Fußgänger und mindert deren Belastungen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Vorbemerkung:

Baustellen engen grundsätzlich den ohnehin knappen Verkehrsraum weiter ein und machen eine schwierige Abwägungs-Entscheidung notwendig:

Wie können wir alle Verkehrsarten noch ausreichend berücksichtigen, andererseits aber weder die Bauzeit noch die Baukosten über Gebühr verlängern? Besonders an Hauptverkehrsstraßen, bei denen oft noch der ÖPNV weiter in Betrieb gehalten werden muss, sind nur Kompromisslösungen denkbar. Allerdings bleibt festzuhalten, dass dabei auf die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer als schwächsten Verkehrsteilnehmer ganz besonders Rücksicht genommen wird. Dies ergibt sich unter anderem auch aus den Leitlinien für kinderfreundliche Verkehrsplanung, die eine erhöhte Sicherheit für Kinder (und damit auch für Senioren) fordern.

2. Einzelfälle

In der Vorlage wird die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer an zwei konkreten Beispielen festgemacht.

2.1 Speyerer Straße

Gerade diese Baustelle zeigt die eingangs erwähnte schwierige Ausgangslage. Wir haben es mit einer der Hauptverkehrsstraßen zu tun, die jeden Tag 40.000 Fahrzeuge auf dem Weg nach Heidelberg oder zur Autobahn abwickeln muss. Bereits geringste Störungen im Verkehrsablauf wirken sich weiträumig aus. So ist zum Beispiel bei einem Unfall, der sich ausgerechnet zur Feierabendspitze ereignete und stadtauswärts einer der beiden Spuren blockierte, ein Rückstau bis zum Römerkreis entstanden, der damit nicht mehr funktionsfähig war.

Damit aber auch Radfahrer und Fußgänger besonders geschützt werden, haben wir uns in Absprache mit allen anderen Beteiligten dazu entschlossen, um die Baustelle herum einen eigenen Radweg anzulegen. Auch wenn dieser Mehrkosten von 3.500 Euro verursacht hat – die Sicherheit der Radfahrer hat diesen Mehraufwand gerechtfertigt, zumal der Straßengrundriss nur weiträumige Umleitungen ermöglicht hätte.

Der im Antrag beschriebene Unfall zeigt aber auf der anderen Seite, wo die Grenzen einer Straßenverkehrsbehörde liegen. Der bedauerlicherweise getötete Fußgänger war stark alkoholisiert, der Autofahrer hat nicht nur die Höchstgeschwindigkeit überschritten, er hat auch zugegeben, in den „Sekunden-Schlaf“ verfallen zu sein und so die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren zu haben. Bei allen Vorkehrungen, die wir in Absprache mit der Polizei treffen, hier stoßen wir an unsere Grenzen.

2.2 Rohrbach Markt

Auch hier mussten große Verkehrsmengen in der laufenden Baustelle abgewickelt werden. Ähnlich wie in der Speyerer Straße ist die Trasse Karlsruher Straße/Römerstraße eine der wichtigsten Haupteinfall- und –ausfallstraßen im Stadtgebiet.

Eine der zahlreichen Bauphasen brachte es mit sich, dass stadteinwärts in Höhe Heinrich-Fuchs-Straße nur noch eine Fahrspur möglich war; die Verflechtung der beiden aus Süden ankommenden Spuren hatte zur Folge, dass es (auch wegen der unmittelbar folgenden Signalanlage in Höhe der Straße Am Rohrbach) zu Rückstaus kam, der Abfluss nach Norden gestört und die Furt über die Römerstraße für querende Fußgänger nicht passierbar war.

Eine Verlagerung der Haltelinie und eine geänderte Signalschaltung konnten rasch abhelfen.

3. Ausblick

Wir wollen künftig noch mehr und intensiver die Baustellenabwicklung durchplanen und mit allen Beteiligten abstimmen.

- Eine Orientierung bietet uns dabei die von der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ herausgegebene Broschüre „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“. Hier sind insbesondere auch die Akteure vor Ort einzubeziehen. Die Broschüre finden Sie im Bereich „Downloads“ unter www.fahrradfreundlich.nrw.de.
- Zwei konkrete Vorhaben können wir schon jetzt benennen:
 - Mit dem neu gegründeten Beirat für Behinderte wollen wir zwei Mal jährlich alle größeren Baustellen im Stadtgebiet durchsprechen.
 - Künftig ist grundsätzlich der Radverkehr so zu berücksichtigen, dass die Aufforderung „Radfahrer absteigen“ nur in besonders begründeten Ausnahmefällen beschildert wird.

Eine eigene Informationsvorlage zum Unfallgeschehen im Stadtgebiet mit Auswertung der Häufungsstellen ist zurzeit in Arbeit. Dort werden wir auf Unfälle im Stadtgebiet nochmals eingehen.

gezeichnet
Bernd Stadel